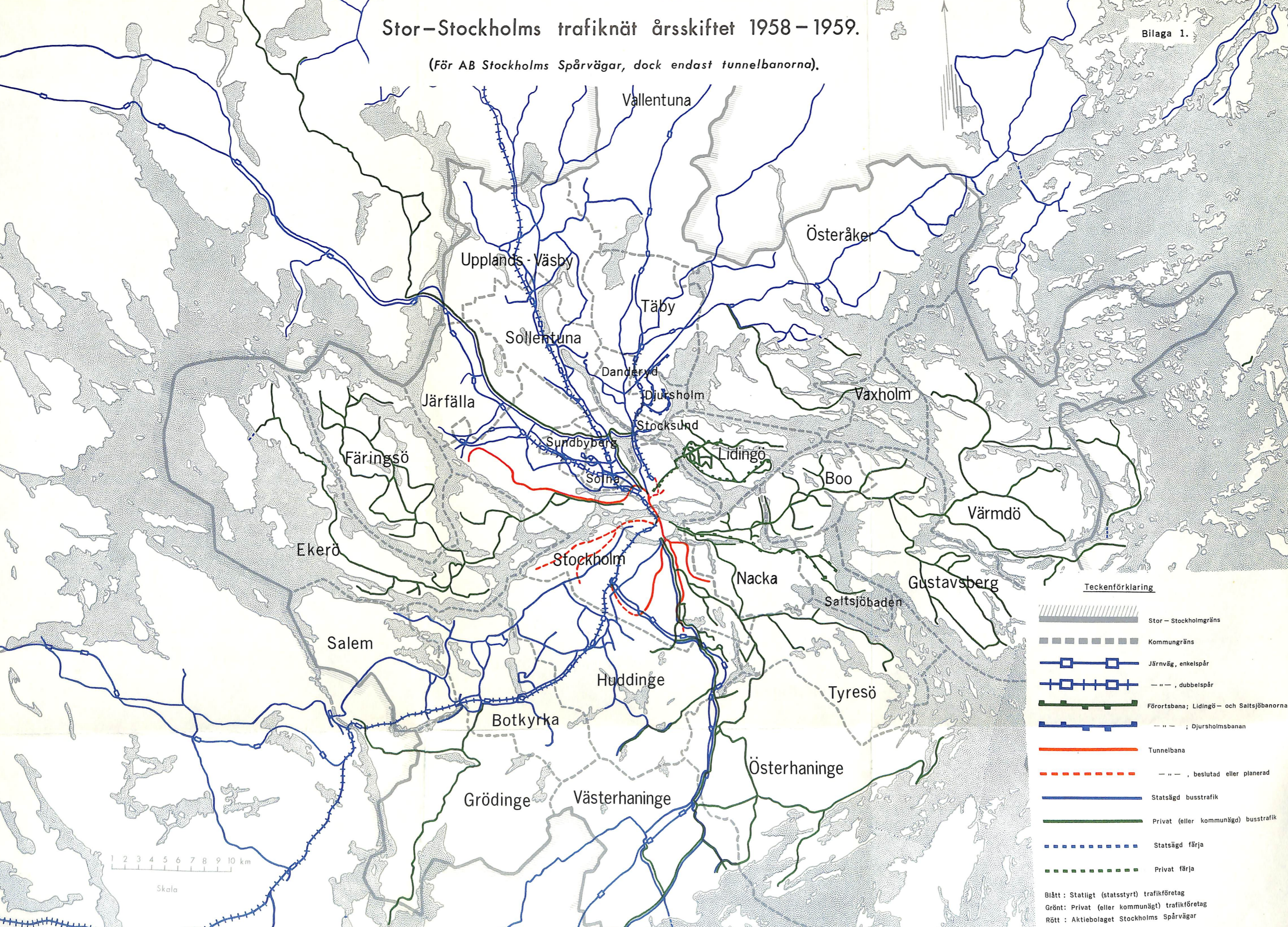


Stor-Stockholms trafiknät årsskiftet 1958-1959.

(För AB Stockholms Spårvägar, dock endast tunnelbanorna).

Bilaga 1.



Teckenförklaring

- Stor-Stockholmgräns
- Kommungräns
- Järnväg, enkelspår
- Järnväg, dubbelspår
- Förortsbana; Lidingö- och Saltsjöbanorna
- Djursholmsbanan
- Tunnelbana
- — —, beslutad eller planerad
- Statsägd busstrafik
- Privat (eller kommunägt) busstrafik
- Statsägd färja
- Privat färja



Skala

Blått : Statligt (statsstyrt) trafikföretag
Grönt : Privat (eller kommunägt) trafikföretag
Rött : Aktiebolaget Stockholms Spårvägar

ÖVERSIKT ÖVER LOKALTRAFIKFÖRETAGEN I STOR-STOCKHOLM ÅR 1957.

Företag	Grundat år	Huvudsakliga intressenter	Personal den ³¹ / ₁₂				Pensionärer	Trafikerad spår- resp väg- längd km	Trafikerad linje- längd km	Resor 1 000-tal	Medel- res- längd km	Resan- dekm milj.	Person- trafik- intäkter Mkr	Öv- riga intäk- ter Mkr	Antal for- don (per- son- trafik)
			För- valt- nings- o. be- fäls- pers.	Tra- fik- per- sonal	Övrig per- sonal	Sum- ma									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Stockholms Spårvägar....	1916	Stockholms stad	1 242	4 017	1 728	6 987	1 472	251	442	241 771	5,5	1 340,0	140,142	6,717	1 646
Innerstadslinjer	—	—	—	—	—	—	—	—	(150)	(117 682)	(3,9)	(459,0)	—	—	—
Ytterstadslinjer	—	—	—	—	—	—	—	—	(292)	(124 089)	(7,1)	(881,0)	—	—	—
SJ lokaltrafik ¹	1860	Staten	45	331	172	548	220	84	87	14 500	17,2	249,5	12,089	0,261	112
SJ biltrafik															
Solnalinjerna ²	1945	Staten	40	310	78	428	1	302	739	14 035	9,1	124,7	10,269	0,108	154
Huddingelinjerna	1937	Staten	9	71	29	109	—	183	242	2 246	8,9	20,0	2,266	0,010	46
Stockholm-Nynäs järnväg ⁴	1899	Staten	11	75	138	224	36	56	56	1 267	28,7	33,9	2,205	0,073	27
Trafik AB Stockholm-Ny- näs	1944	Staten	4	30	6	40	—	154	270	381	25,0	9,5	0,650	0,076	22
Stockholm-Roslagens järnvägar, lokallinjer ⁵	1882	Staten	9	9	9	9	312	47	58	4 466	23,0	102,7	4,620	0,825	51
Djursholmsbanorna	1890	Staten	10	1408	11578	1 002	—	20	36	3 457	7,8	27,0	2,629	0,066	48
Stockholms Läns Omnibus AB	1923	Staten	12	79	41	132	17	74	150	3 780	8,3	31,4	2,986	0,069	42
Stockholm-Saltsjöns järn- väg	1892	Investor m.fl.	17	70	46	133	96	19	19	2 516	7,0	17,6	2,194	0,601	20
Busstrafiken Stockholm— Björknäs—Värmdö	1937	Investor m.fl.	62	249	64	375	4	172	585	7 124	10,7	76,2	7 160	0,159	83
Busstrafiken Stockholm— Södertörn	1937	Investor m.fl.	41	196	47	284	4	137	329	4 723	12,6	59,5	5,967	0,095	75
Lidingö Trafik AB, varav Norra Lidingöbanan ...	1906	Lidingö stad	6	37	13	56	7	19	19	3 325	3,2	10,5	1,166	0,112	18
Busslinjer	—	—	—	(30)	(13)	(50)	(7)	(8)	(8)	(3 050)	3,2	(9,7)	(1,050)	(0,112)	(13)
Trafik AB Stockholm— Södra Lidingöns järnväg	1912	AGA m.fl.	14	37	27	78	20	12	12	4 936	4,0	19,6	1 825	0,360	18
Lidingö Omnibus AB ...	1929	AGA m.fl.	13	17	3	21	1	19	31	1 093	2,5	2,7	0,486	0,010	12
Mälardarnas Omnibuss AB	1930	Privat ägare	16	52	21	89	4	119	328	1 305	ca 15,0	19,6	2 167	0,038	43
Summa	—	—	1 536	5 979	2 991	10 506	2 194	1 668	3 403	310 925	—	2 147,4	198,821	9,580	2 417

¹ Från Stockholm till Södertälje S, Upplands Väsby, Kungsängen. Uppgifterna avser år 1956. — ² Uppgiften proportionerad efter förhållandet inom hela företaget (40 %). — ³ Även en mindre del busstrafik utanför Stor-Stockholm. — ⁴ Även en del järnvägs- och busstrafik utanför Stor-Stockholm. — ⁵ Ungefärliga siffror avseende år 1956. — ⁶ Därav 9 motorvagnar. — ⁷ Ungefärliga siffror, som beräknats på månadsbiljetterna. — ⁸ Från Stockholm till Österskär och Vallentuna. — ⁹ Avser hela SRJ-personalen. — ¹⁰ Exkl. befäl (inräknat under trafikpersonalen). — ¹¹ Inkl. befäl. — ¹² Inräknat resor med lidingötåg inom Stockholm. — ¹³ Administrationen hand-
haves av Trafik AB Stockholm—Södra Lidingöns järnväg.

Bilaga 3.

SAMMANSTÄLLNING AV ÅRSREDOVISNINGEN FÖR NÅGRA LOKAL-
TRAFIKFÖRETAG I STOR-STOCKHOLM ÅREN 1950—1956.

a. Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön (inkl. bussrörelsen).

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt Tkr	14 400	15 757	17 145	18 178	19 725	18 600	19 660
därav passagerarintäkter . . »	11 697	12 845	14 488	14 487	13 933	14 308	14 605
Utbetalade löner »	5 792	7 063	7 982	8 419	8 296	8 243	8 584
Bruttovinst inkl. fastighetsrörelsen »	1 923	2 127	2 358	2 430	3 462	3 330	3 273
Avskrivningar på järnvägs- och automobilrörelsen . . . »	865	1 047	1 153	1 033	1 111	1 222	999
Nettovinst, inkl. fastighetsrörelsen, men före fartygsavskr. och koncernbidrag . . »	535	564	624	802	1 513	894	918
Antal anställda	962	990	987	994	971	855	829
därav i trafikrörelsen	918	942	950	935	899	805	771
Antal vagnkilometer . . . 1 000-tal	10 491	10 604	10 727	10 667	10 196	9 408	9 254
Antal resor »	15 853	15 940	16 130	15 797	15 304	15 035	14 732

b. Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag. Djursholmslinjen.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt Tkr	2 229	2 336	2 550	2 577	2 523	2 541	2 582
därav passagerarintäkter . . »	2 229	2 258	2 474	2 501	2 447	2 468	2 509
Utbetalade löner »							
Bruttovinst »							
Avskrivningar »							
Nettovinst »							
Nettovinst å hela rörelsen . . »	177	—	—	—	—	—	—
Nettoförlust å hela rörelsen (inkl. arrendeavg. till SLO) »	—	642	3 534	3 080	2 729	3 215	4 589
Antal anställda	201	201	203	197	191	191	195
Antal vagnkilometer . . . 1 000-tal	1 635	1 678	1 668	1 669	1 652	1 592	1 597
Antal resor »	3 805	3 669	3 698	3 618	3 581	3 544	3 510

} Redovisas ej separat för Djursholmslinjen. Denna linje svarar för mellan en femtedel och en sjättedel av företagets hela omsättning.

c. Stockholms Läns Omnibus AB. Stockholmslinjerna.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt..... Tkr	—	—	2 666	2 720	2 851	2 894	3 067
därav passagerarintäkter.. »	—	—	2 626	2 668	2 787	2 827	2 996
Utbetalade löner (Sthlms- och Landsortslinjerna)..... »	—	1 963	2 259	2 207	2 115	2 382	—
Bruttovinst..... »	—	—	428	542	685	535	446
Avskrivningar..... »	—	—	437	457	381	399	388
Nettovinst..... »	—	—	./. 90	+ 5	+284	+ 71	./. 17
Antal anställda.....	158	155	156	155	131	124	137
Antal vagnkilometer ... 1 000-tal	1 813	1 855	1 934	1 917	1 959	2 062	2 098
Antal resor..... »	3 475	3 598	3 711	3 553	3 776	3 768	3 904

d. Stockholms Läns Omnibus AB. Landsortslinjerna.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt..... Tkr	—	—	2 813	2 885	2 877	2 868	2 825
därav passagerarintäkter.. »	—	—	2 241	2 258	2 236	2 229	2 205
Utbetalade löner (Sthlms- och Landsortslinjerna)..... »	—	1 963	2 259	2 207	2 115	2 382	—
Bruttovinst..... »	—	—	317	279	497	324	137
Avskrivningar..... »	—	—	307	346	402	377	256
Nettovinst..... »	—	—	./. 9	./. 113	+ 65	./. 68	./. 162
Antal anställda.....	143	137	133	120	117	112	108
Antal vagnkilometer ... 1 000-tal	2 270	2 293	2 334	2 344	2 470	2 834	2 875
Antal resor..... »	1 302	1 273	1 311	1 378	1 424	1 367	1 332

e. Trafik AB Stockholm—Nynäs.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt..... Tkr	727	847	924	967	982	1 034	—
därav passagerarintäkter.. »	501	591	645	675	696	710	701
Utbetalade löner..... »	187	245	311	320	327	366	—
Bruttovinst..... »	177	209	202	198	194	156	—
Avskrivningar..... »	97	108	105	127	148	107	—
Nettovinst..... »	13	9	6	2	1	1	—
Antal anställda.....	32	35	38	37	39	39	—
Antal vagnkilometer ... 1 000-tal	690	758	803	811	792	791	780
Antal resor..... »	306	364	366	373	403	401	383

f. Aktiebolaget Stockholms Spårvägar.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt Tkr	90 011	96 810	105 897	119 350	134 283	139 978	150 529
därav passagerarintäkter.. »	88 988	93 856	102 986	114 844	126 550	132 571	138 832
Utbetalade löner..... »	55 774	65 877	78 010	80 850	82 560	86 890	90 250
Avskrivningar »	10 614	12 515	12 917	15 183	20 045	23 812	22 763
Förlust »	8 064	20 075	28 175	28 590	23 206	30 523	28 024
Antal anställda	7 280	7 441	7 572	7 816	7 793	7 507	7 395
Antal vagnkilometer ... 1 000-tal	55 299	53 985	56 166	60 032	60 144	59 029	60 528
Antal resor »	264 858	257 476	261 806	255 969	250 424	248 825	247 613

g. Trafik AB Stockholm—Södra Lidingön.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt..... Tkr	1 296	1 496	1 709	1 839	1 898	1 997	2 187
därav passagerarintäkter.. »	1 164	1 301	1 465	1 514	1 588	1 652	1 783
Utbetalade löner..... »	727	837	918	931	916	1 029	1 043
Bruttovinst »	186	192	213	325	346	315	303
Avskrivningar »	101	107	207	239	252	255	255
Nettovinst »	45	45	6	46	54	59	38
Antal anställda	81	83	85	80	80	80	80
Antal vagnkilometer ... 1 000-tal	678	693	684	688	778	830	853
Antal resor »	2 594	2 726	2 541	2 501	2 641	2 753	2 947

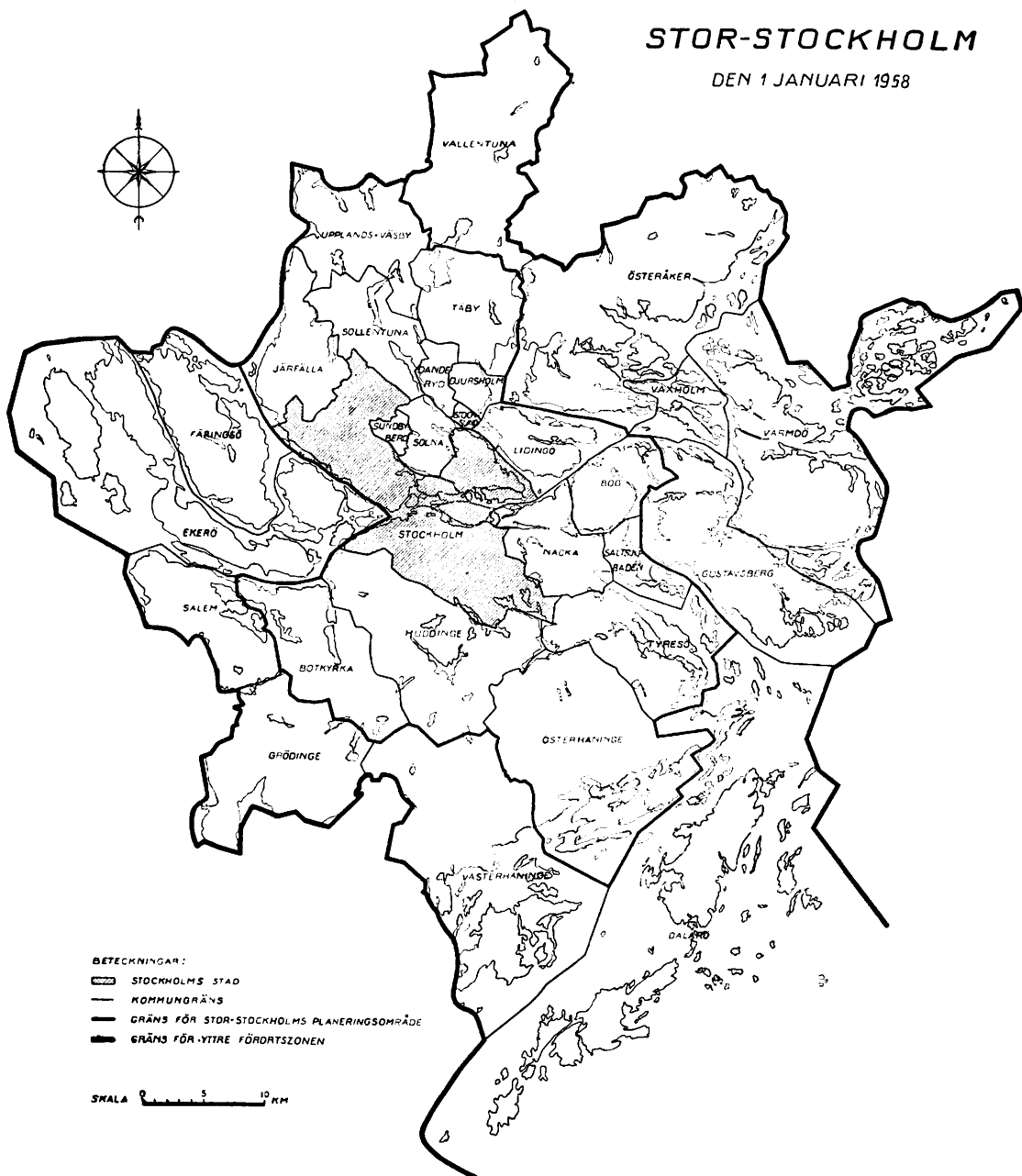
h. Mälaröarnas Omnibuss AB.

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Omsättning, totalt..... Tkr	1 752	1 880	2 383	2 466	2 355	2 377	2 223
därav passagerarintäkter.. »	1 723	1 851	2 350	2 434	2 323	2 347	2 189
Utbetalade löner..... »	664	853	1 080	1 197	1 170	1 253	1 164
Bruttovinst »	690	580	711	682	474	418	416
Avskrivningar »	358	290	331	149	125	100	104
Nettovinst »	9	9	9	9	9	9	9
Antal anställda	103	107	111	116	124	119	99
Antal vagnkilometer ... 1 000-tal	1 648	1 756	2 105	2 328	2 248	2 192	1 967
Antal resor »	1 842	1 866	1 917	1 693	1 630	1 558	1 490

Bilaga 4.

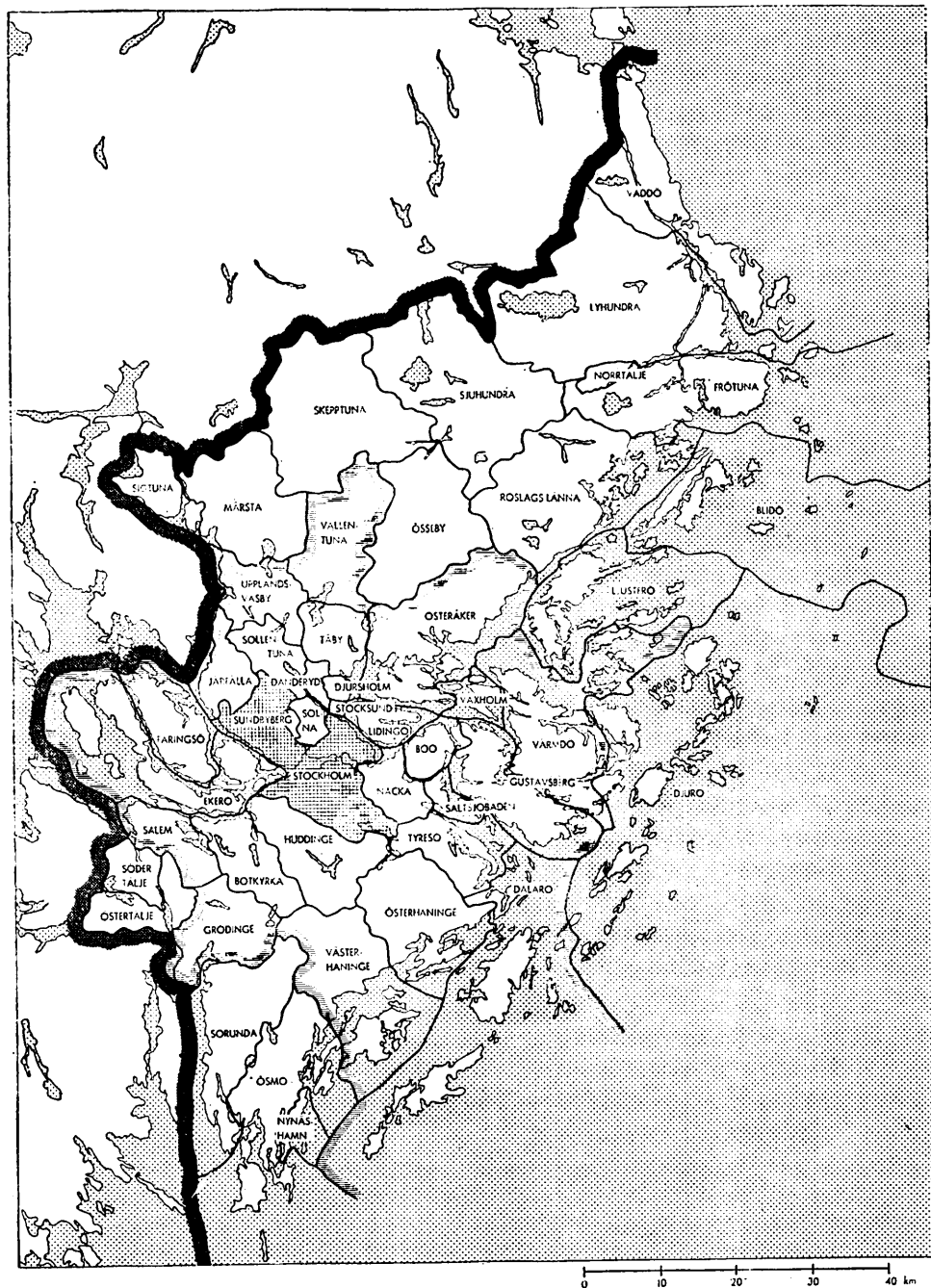
STOR-STOCKHOLM

DEN 1 JANUARI 1958



Bilaga 5.

Stockholms regionplaneområde den 1 januari 1958.



LOKALTRAFIKENS ORGANISATION INOM VISSA STORSTADS- OMRÅDEN I UTLANDET.

Ruhrområdet.

Inom Ruhrområdet i Västtyskland med dess många städer och trafikföretag har man för flera år sedan genomfört en frivillig samverkan mellan riksjärnvägarna, postförvaltningen, spårvägs- och bussföretagen, privatbanorna samt industri- och handelskammaren i Münster. Samordningsorganet, som har formen av ett trafikutskott med representanter för olika intressenter, diskuterar och bereder alla förslag om nya eller ändrade linjer och föreslår, vilket av de förefintliga trafikföretagen som skall driva dem. Utskottet tillser även, att kraven på enhetlighet i taxor och samtrafik bli uppfyllda. Trafikföretaget lämnar därefter in ansökningar till de tillståndsbeviljande myndigheterna, som efter utskottets behandling lätt och snabbt kunna behandla ärendet eller i vissa fall höra intressenter, som under trafikutskottets behandling framfört särskilda synpunkter på den föreslagna lösningen.

Köpenhamn.

I Stor-Köpenhamn äro ett flertal trafikföretag sysselsatta i den kollektiva trafiken. I första hand märkas statsbanornas (DSB) lokaltrafik, som ombesörjes längs fjärrlinjernas inre delar och omfattar 4 S-banelinjer och en stadslinje. I nätets inre delar framföres trafiken i tunnel och motsvarar i viss mån, bl.a. i fråga om hög turtäthet och kapacitet, tunnelbanetrafiken i Stockholm. Planer föreligga på rätt betydande utbyggnader av systemet, såväl dess underjordiska delar i innerstaden som förlängningar av förortsgrenar. Något separat tunnelbanesystem har däremot icke ifrågasatts för Köpenhamns del. I Stor-Köpenhamns sydvästra delar driver DSB dessutom lokaltrafik med bussar.

I Stor-Köpenhamns norra del drivas fyra trådbusslinjer av Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskab (NESA), vari Gentofte kommun innehar aktiemajoriteten, medan minoritetsposter ägas av Köpenhamns stad och enskilda personer. — Ännu något längre norrut driver den s.k. Nærumbanen en 7,8 km lång enkelspårig järnvägslinje (trafikerad med rälsbussar) och en 7,6 km lång busslinje. Linjerna tjänstgöra som matarbussar till en gren av S-banorna. Företaget äges till 35 % av staten, c:a 6 % av de två berörda förortskommunerna och 59 % av privatpersoner. — På ön Amager sydost om Köpenhamn ombesörjer den s.k. Amagerbanan större delen av den kollektiva trafiken; driften sker icke längre med järnväg utan med bussar. Köpenhamns stad äger ungefär 50 % av företaget, privatpersoner 3 % och kommuner på Amager resten.

I Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner ombesörjer Aktieselskabet Københavns Sporveje (KS) trafik med spårvagnar (17 linjer) och bussar (20 linjer,

varav 2 trådbusslinjer). Antalet passagerare uppgår till c:a 200 miljoner per år, varav 15 % befordras med buss. KS äges av Köpenhamns stad och är underställt kommunalstyrelsen, närmast en spårvägsnämnd, bestående av 12 stadsfullmäktige. Stadsfullmäktiges andel i spårvägarnas ledning inskränker sig icke blott till formella godkännanden av KS:s dispositioner; stadsfullmäktige besluta också om utförande och finansiering av varje särskild nyanläggning.

De flesta busslinjerna utanför Köpenhamn drivas av privatägda företag. De befordra tillsammans omkring 25 miljoner passagerare per år. Alla företagsformer, från aktiebolag till enskilda firmor, finnas representerade; antalet linjer, som drivas av ett och samma företag, växlar från åtta till en enda linje, i sistnämnda fall är det vanligen fråga om enmansföretag.

Räntabiliteten varierar rätt betydligt mellan de olika företagen. För år 1951 beräknas S-banornas driftintäkter ha uppgått till 23,4 milj. dkr mot egentliga driftkostnader på 21,7 milj. dkr. Till driftkostnaderna böra läggas avskrivningar och förräntning av kapital, sammanlagt 4,15 milj. dkr, vilket ger ett underskott av 2,45 milj. dkr. DSB:s busstrafik lämnar däremot överskott. — Köpenhamns spårvägar ha lämnat underskott sedan 1947, vilka fr.o.m. 1952 varit rätt avsevärda. Underskotten täckas av Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner. — Även Nærumbanan går med viss, dock obetydlig förlust. — Om de privata busslinjernas rörelseresultat saknas närmare upplysningar, men det förhållandet att företagen drivas på affärsmässig grund innebär naturligtvis, att driftens upprätthållande bevisar dess räntabilitet.

Även taxorna äro väsentligt olika. S-banornas taxa är en avståndstaxa med viss avgift per kilometer. Emellertid har man för att få samordning med KS:s enhetstaxa infört en enhetlig avgift för alla resor inom Köpenhamn—Frederiksbergs kommuner, vilken är lika med KS:s enhetsavgift. DSB:s busstaxor förete en varierande bild, då de i större eller mindre grad anpassats till de ursprungligen privata linjernas tidigare taxor. Inom hela KS:s trafikområde gäller en avgift av 45 öre för resor av godtycklig längd; för 55 öre erhålles dessutom rätt till en övergångsresa inom en timme. Därutöver finnas rabatt-klipp-kort och olika slags vecko- och månadskort med avsevärd rabatt. Övriga företag ha avståndstaxor med varierande utformning.

En del av Stor-Köpenhamns trafikföretag ha slutit bilaterala avtal om viss samverkan. Så t.ex. ha NESAs respektive Amagerlinjerna träffat avtal med KS om gemensam drift av linjer, som föras in i Köpenhamn. Kommungränsen är drift- och taxegräns och personalen bytes där, medan vagnarna framföras hela sträckan, oavsett vilket företag som äger dem. Övergångsbiljetter finnas således ej. Den för KS och DSB gällande överenskommelsen rörande enhetstaxa har redan nämnts; dessutom säljas övergångsbiljetter gällande mellan S-banan och KS-linjerna. Åtskilliga spårvägshållplatser ha flyttats för att få bättre anslutning till S-banan. Mellan KS och de privata busslinjerna existerar i allmänhet ett tidtabellsmässigt samarbete för att få god anslutning mellan linjerna. Trafik-

tillstånden innehålla vanligen bestämmelser härom. Bortsett härifrån är förhållandet mellan KS och busslinjerna präglad av konkurrens, vilket bl.a. kommer till synes, när båda parter söka trafiktillstånd för samma linjer.

Enär många resenärer vid sina dagliga resor tvingas att anlita mer än ett av de många olika företagen bli ofta olikheterna i service och taxor samt brister i fråga om samtrafikering till irritationsmoment. Här torde några av orsakerna ligga till att man i Köpenhamn sedan många år genom tillsättandet av en rad kommunala och andra utredningar sökt åvägabringa former för en bättre samordning av trafiken. Därjämte har det känts otillfredsställande, att räntabiliteten hos en del av företagen under senare år försämrats så, att offentliga bidrag fått utbetalas. Tyngst vägande har dock antagligen varit önskemålet om att få ordning på planeringen av trafiksystemets utbyggnad, på avvägningen mellan dess olika delar och mellan trafikmedlen samt på finansieringsfrågorna och trafiktillståndsgivningen.

År 1950 presenterades en regionplan för köpenhamnstrakten, där den framtida bebyggelsen uppdelats i zoner med olika bebyggelsetäthet, vilken varierades framför allt med hänsyn till möjligheterna att ordna förstklassig trafikbetjäning. Ett utmärkande drag i regionplanen var att tätbebyggelsen följde ett antal från innerstaden utsträlade korridorer i anslutning till de rälsbundna trafiklinjerna, medan mellanliggande områden äro glest bebyggda. Man ansåg det vara nationalekonomiskt oförsvärligt att icke söka genomföra en sådan koncentration, då den kollektiva trafiken är förbunden med så stora anläggningskostnader, att sedan väl de mest ändamålsenliga trafikmedlen åstadkommits, man även måste sörja för att de bli så väl utnyttjade som möjligt. Taxornas roll i detta sammanhang betonades också vid regionplanens utarbetande. Det framhölls, att de nuvarande taxorna ofta motverkade stadsplaneringens syftemål. Ett uttalande från regionplanemyndigheten om att regionplanens framgångsrika genomförande förutsatte en ändring i detta avseende blev den omedelbara anledningen till att det statliga bostadsdepartementet år 1950 tillsatte en kommitté för trafikfrågorna i huvudstadsområdet. Kommittén omfattade 20 representanter för staten, kommunerna, trafikföretagen och för Dansk ingeniörförening. Till sitt förfogande har kommittén haft ett sekretariat med 5 sakkunniga. Efter mycket grundliga utredningar framlade kommittén 1955 ett betänkande rörande organisationen av den kollektiva trafiken.

I betänkandet konstateras att det erfordras ett koordineringsorgan med myndighet att åvägabringa och genomföra en helhetsplan för den kollektiva trafiken i Stor-Köpenhamn. Det föreslås därför inrättande av en permanent myndighet, benämnd trafikrådet, vilken i princip skall svara för all verksamhet, som har med den kollektiva trafiken att göra. Trafikrådet omfattar således organ för finansiering, planläggning och förvaltning av hela Stor-Köpenhamns trafikapparat.

Beslut rörande finansieringen skola träffas av ett bevillningsråd. Rådet skall taga ställning till vilka anslag, som skola ställas till förfogande för trafikplanens genomförande. Rådet skall också taga ställning till frågor rörande upptagande

av erforderliga lån samt om täckning av eventuella driftunderskott och användning av driftöverskott. Det skall behandla frågor, som ha med trafikrådets ekonomi att göra. Rådet är dock icke i sista hand beslutande i anslagsfrågor, utan dess beslut måste godkännas av riksdagen, Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner och Köpenhamns amtsråd.

Trafikrådet får 37 ledamöter, nämligen förutom ordföranden 12 representanter utsedda av riksdagen, 12 av Köpenhamn—Frederiksberg och 12 av grannkommunerna.

Planeringen av trafikapparaten är anförtrodd den s.k. kommittén. Denna skall utarbeta den samlade trafikplanen och därvid träffa alla åtgärder för dess förverkligande. Den skall ha den dagliga ledningen av trafikrådets löpande affärsverksamhet såväl i förhållande till trafikföretagen som andra myndigheter. Kommittén tillförsäkras stor handlingsfrihet och självständighet, för att ett effektivt arbete skall möjliggöras. Kommittén skall bestå av fem sakkunniga, vilka tillsättas av bevillningsrådet för 7 år i sänder. Det förutsättes, att experterna skola representera ekonomisk, teknisk, stadsplanerande, administrativ och juridisk sakkunskap. De få ej samtidigt vara medlemmar av bevillningsrådet eller ha anknytning till något av de underlydande trafikföretagen.

För förvaltning och drift av trafikapparaten skall finnas ett trafikdirektorat. Detta utgör icke ett ytterligare förvaltningsorgan utan skall ersätta de hittillsvarande administrationsorganen vid de företag, som underställas trafikrådet. Direktoratets sammansättning skall bestämmas i en särskild verksstadga, som utfärdas senare.

Kostnaderna för trafikapparatus utbyggnad avses skola täckas av staten och kommunerna i förening enligt visst fördelningsschema. Kostnadsmedlen skola föras till en gemensam investeringspool. Trafikrådet kan bestämma, att även driftintäkter i större eller mindre omfattning skola ingå i poolen att användas för investeringsändamål. I regel skola dock driftresultaten kvarstå på ett driftregleringskonto, vilket utjämnas vart femte år, då alltså eventuella överskott kunna överföras till investeringskontot. Den ekonomiska gemenskap, som etableras inom trafikrådets ram, innebär, att alla driftintäkter tillfalla trafikrådet, som även svarar för alla driftutgifter för de företag och linjer, som i ekonomiskt avseende tillföras rådet. Emellertid har man med hänsyn till driftgemenskapen mellan DSB:s lokaltrafik och fjärrlinjer bestämt, att S-banorna skola förvaltas av statsbanornas styrelse. »Planläggningsmässigt och ekonomiskt» skola de dock lyda under trafikrådet. Københavns Sporveje, NESA och Amagerbanan skola förvaltas helt av trafikrådet, så att exempelvis personalens anställning vid nämnda företag upphör och den i stället anställs vid trafikdirektoratet. De privata busslinjer, som finnas vid den nya ordningens ikraftträdande, skola förvaltas av nuvarande innehavare, så länge trafikillstånden gälla. Efter tillståndens upphörande avgör trafikrådets koncessionskommitté om ifrågavarande bussägare i fortsättningen skola ha kvar trafikillstånden. Om trafikrådet på detta sätt eller

genom att taga initiativ till inrättande av en ny linje blir ägare till busslinjer, kan rådet eventuellt hyra ut linjen till en enskild företagare. Om en privat linjes lönsamhet avsevärt förbättras genom trafikrådets dispositioner, så kan företaget åläggas att inbetala utjämningsavgifter till trafikrådet; omvänt kan vid försämrad räntabilitet trafikrådet utbetala medel till förlustens täckande.

Utöver ovan nämnda organ förutser förslaget inrättande av en rad hjälporgan: ett verkställande utskott av bevillningsrådet, en kommitté för behandling av trafikillståndsansökningar, en kommitté av tekniker för teknisk rådgivning samt kontakt med andra myndigheter samt diverse blandade kommittéer för kontakt med sådana myndigheter, som ha befogenheter inom samma område som trafikrådet, såsom stadsplanerande och trafikreglerande myndigheter, bussföretag och statsjärnvägarna.

Det av kommittén framlagda förslaget har varit föremål för överarbetning inom ministeriet för offentliga arbeten (trafikministeriet). Ett lagförslag har sedermera framlagts i folketinget, varvid smärre förändringar skett i förhållande till det ursprungliga kommittéförslaget. Vid årsskiftet 1958/59 hade ännu inte lagförslaget slutbehandlats.

Hamburg.

I Hamburg har trafikkoordineringen underlättats av att kommunerna i stadens omland genom beslut 1937 ingingo i Stor-Hamburg, som sålunda har en enda lokalstyrelse. De flesta trafikmedlen äro samlade inom Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HHA), ett halvkommunalt aktiebolag. Utanför bolaget finnes statsbanornas förortstrafik (S-bahn), ett par mindre, privatägda järnvägar och ett antal busslinjer i utkanten av trafikområdet samt slutligen hamnfärjorna. Hochbahn äger och driver U-bahn (tunnelbana bestående av ringlinje och anslutna förortslinjer), spårvägar, personfärjelinjer på Alstersjöarna samt buss- och trådbusslinjer.

Bolaget har strävat efter att genomföra en arbetsfördelning mellan de olika delarna av trafiknätet, så att tunnelbanan ombesörjer den genomgående trafiken och spårvagnarna den koncentrerade trafiken i de inre delarna av staden, medan bussarna taga den lokala trafiken i ytterområdena, där trafikintensiteten är mindre. Av den samlade persontrafiken ombesörjes drygt hälften av spårvägarna, väl tredjedelen av tunnelbanan och endast c:a 6 % av bussar.

Den tidigare gällande enhetstaxan ersattes 1952 med en zontaxa för att möjliggöra en differentierad prissättning på långvägs- och kortvägsresor. Vid byte erlägges särskild avgift. Taxan är avvägd så, att det blir billigare att anlita tunnelbanan än spårvägen, om man reser längre sträckor.

Som ett led i bolagets rationalisering efter kriget har man på spårvägarna satt in större vagnar med fast konduktör och på tunnelbanorna avskaffat biljettkontrollen vid utgångarna. Frestelsen att »åka för långt» på biljetterna motverkas

av ökad stickprovskontroll och av att HHA:s kontrollörer fått rätt att på stället utdöma en straffavgift på 5 DM.

S-bahn utgör som nämnts en del av riksjärnvägarna (Bundesbahn) och administreras av dessa. Linjenätet ingår i riksjärnvägsnätet och hela skillnaden mellan de båda systemen ligger i att S-bahn har en zontaxa som är väsentligt lägre än riksjärnvägarnas och nära överensstämmer med HHA:s taxa, detta för att hindra omfördelning av passagerare till det trafikföretag som har de lägsta taxorna.

Hamnfärjorna supplerar landtrafikmedlen, därigenom att en väsentlig del av arbetsplatserna äro belägna i hamnområdet eller söder om Elbe. Mellan HHA och hamnfärjebolaget har därför ett avtal slutits om att färdbevis som utställas av det ena företaget i viss utsträckning gälla även på det andra företags linjer.

Mellan HHA och de privata busslinjerna finns ingen överenskommelse för att underlätta omstigning mellan linjer tillhörande olika företag.

Under HHA:s utbyggnadsskede under och efter första världskriget övertog HHA ett antal privata spårvägsbolag. Som vederlag för de övertagna rättigheterna och tillgångarna lämnades aktier i HHA. Vid nyanläggningen av den första tunnelbanesträckningen — ringlinjen runt Alstersjöarna — avtalades att staden skulle svara för kostnaderna för anläggning av själva bankroppen och stationerna, medan HHA finansierade spåranläggning, verkstäder, vagnpark m.m. Staden fick aktier till ett nominellt värde som motsvarade det av staden investerade beloppet. Senare finansierade HHA själv anläggningen av en tvärgående tunnelsträckning (Jungfernstieg—Kellinghusenstrasse). Detta medförde en betydande taxehöjning. Förutom egna banor driver HHA enligt avtal två sträckor, som ägas av staden. För den ena gäller att HHA har anskaffat den rullande materielen och de elektriska anläggningarna, medan kostnaderna för alla övriga anläggningar ha bestridits av staden. Den andra banan har till alla delar bestats av staden, och banan drives för dess räkning.

Staden äger 56 % av aktierna i HHA medan 44 % tillhöra privatpersoner, bl.a. ett av Västtysklands största industriföretag. Staden garanterar 5 % utdelning på de privatägda aktierna, A-aktierna, samt ränta och amortering på de obligationslån, som bolaget med stadens tillstånd upptager. Vidare tillsätter staden en tredjedel av bolagsstyrelsen, som består av 15 personer; ordförande är borgmästaren. Bolaget erlägger till staden en avgift av 3,3 milj. DM för nyttjanderätten till gatu- och tunnelbanemark, medan staden å sin sida betalar den garanterade utdelningen till A-aktieägarna med i runt tal 1,7 milj. DM. Staden hade intill år 1952 icke behövt lämna något nettobidrag till lokaltrafiken.

Nyligen har en omfattande plan för den individuella och kollektiva trafikens utbyggnad offentliggjorts. För den individuella trafiken förutses anläggandet av ett antal huvudtrafikleder, bl.a. för omhändertagande och avledning av den starka genomgångstrafiken. För den kollektiva trafiken planeras i främsta rummet stora utbyggnader av tunnelbanenätet i centrum genom hopknytning av vissa

redan befintliga linjer. Genom att tunnelbanorna komma att bilda ett nät i de centrala stadsdelarna räknar man med att kunna befria de hårdast belastade citygatorna från buss-, spårvägs- och även en viss mängd gångtrafik. Åtminstone en ny förortsbana planeras. Såvitt bekant äro inga ändringar i organisations- och finansieringsformerna påtänkta.

Bryssel.

I Brysselområdet, omfattande 23 kommuner, är sedan 1953 lokaltrafiken genom särskild lag överlämnad till ett monopolföretag, formellt ett aktiebolag men med starkt offentlig prägel. Aktiekapitalet är fördelat på två lika stora serier aktier, A-aktier med endast 1 % utdelning och ägda till ungefär hälften av staten och hälften av kommunerna, samt B-aktier med 4 1/2 % utdelning, överlämnade till aktieägarna i det tidigare spårvägsbolaget, huvudsakligen banker och storindustrier. Aktieägarnas inflytande begränsas till vissa uppräknade frågor, medan styrelsen har vidsträckt befogenhet i fråga om bolagets ledning och förvaltning. Styrelsens ledamöter tillsätts av regeringen, kommunerna, bolagets personal och de enskilda aktieägarna. Bolagets målsättning anges vara att tillhandahålla allmänheten erforderliga transportmöjligheter, svarande mot trafikbehovet och till lägsta möjliga priser. Företaget skall också garantera sin personal en standard som motsvarar landets allmänna lönestandard med därtill hörande sociala förmåner. Bolaget skall vara ekonomiskt självbärande. Det skall självt svara för nyanläggning av banor och dylikt, för vilket ändamål det har rätt att upptaga statsgaranterade lån upp till tre gånger aktiekapitalet.

Bolaget får icke påläggas några som helst förpliktelser av staden Bryssel eller andra kommuner. Önskar en kommun en linjedragning eller en trafikstandard, som väntas medföra förlust för bolaget, skall detta träffa överenskommelse med kommunen om en subvention, motsvarande den förlust, som bolaget får bära för denna speciella trafik. Statlig kontroll över bolaget utövas bl.a. därigenom att vid samtliga sammanträden en representant för trafikministeriet skall vara närvarande. Bestämmelserna om taxesättningen ange, vilka biljettslag som skola finnas, samt grundpriset för dem. En särskild formel för indexreglering av taxorna finnes. I denna ingå med olika vikt lönekostnaderna, priset på drivkraft, ett index för grosshandels- och detaljhandelspriserna och för trafikmedlens kapacitetsutnyttjande. Faktorerna framräknas varje månad. Så snart förutsättningar för taxehöjningar eller taxesänkningar föreligga på grund av ändringar i kostnadsnivån, genomför bolaget en taxeändring utan att inhämta tillstånd men med anmälningsskyldighet till kommunikationsministeriet, som övervakar att formeln tillämpas. Genom detta förfarande blir taxesättningen mera ett rutinarbete än ett politiskt debattämne.

Paris.

Stor-Paris-regionen omfattar utöver staden Paris departementet Seine (som till större delen utgöres av Paris) samt angränsande delar av departementen Seine-et-Oise, Seine-et-Marne och Oise intill ett avstånd av 40—50 km från centrum. Detta område rymmer omkring 6 miljoner invånare, varav 2,7 miljoner i själva Paris. Trafikområdet sträcker sig 20—30 km ut från centrum och omfattar omkring 5 miljoner invånare.

Trafikmedlen i området utgöres av:

riksjärnvägarnas (SNCF) förortslinjer inklusive en del busslinjer, som ersätta lokaljärnvägar; (c:a 250 miljoner passagerare årligen); spårvägs- och busslinjer i vissa städer i Seine-et-Oise och Seine-et-Marne;

busslinjer, tillhöriga diverse företag utanför det område, som betjänas av det förefintliga storföretaget samt

de linjenät, som tillhöra denna trafikförvaltning (la Régie Autonome des Transports Parisiens, RATP), d.v.s.:

underjordiska järnvägen, le métropolitain, med dess förlängningar utanför huvudstadens gränser (c:a 1 300 miljoner passagerare),

Sceaux-linjen (elektrisk järnväg till de södra förorterna),

buss- och trådbusslinjer i Paris och dess inre förortsområde (c:a 800 miljoner passagerare).

Inom ett område av 15—20 km från centrum ombesörjes numera all kollektiv persontrafik av RATP. Först åstadkoms en sammanslagning av alla yttrafikmedel i ett bolag, medan den underjordiska järnvägen förvaltades av ett särskilt bolag. Då rörelsen gick med förlust, sammanfördes ytnätet och det underjordiska nätet i ett enda bolag 1942, vilket efter kriget ombildades till en fristående offentlig förvaltning genom lag år 1948.

Det underjordiska järnvägsnätet omfattar 14 linjer med en sammanlagd längd av 190 km. Linjerna gå i allmänhet från en punkt av den egentliga stadens periferi till en punkt vid motsatta ytterkanten. Linjerna äro i allmänhet korta, den kortaste 4 km, den längsta 19,5 km; sedan 1930-talet ha flera linjer förlängts ut i grannkommunerna. Varje linje är självständig, och korsningar i plan för att möjliggöra användningen av samma spårsträckor för flera linjer förekomma ej i Paris i motsats till vad fallet är i London och New York.

RATP:s bussnät omfattar ett stort antal linjer och har en längd av 995 km. De privata bussföretagen omfatta också ett flertal linjer.

Enligt 1948 års lag är den kollektiva trafiken organiserad enligt följande principer:

1. Lokaltrafikverksamheten skall icke handhas genom något enskilt bolag men heller icke genom ett ämbetsverk, varför man stannat för en självständig förvaltning, »régie autonome». Nackdelarna med ett ordinärt ämbetsverk, såsom kommersiell klumpighet, byråkratisk ärendehantering och frånvaro av före-

tagaranda, borde kunna undvikas i en självständig förvaltning. Denna har en egen, från stats- eller kommunalbudgeten avskild ekonomi och är anlagd på självbärighet.

2. Inom regionen utövas beslutanderätten rörande trafiksamordningen och, med vissa förbehåll, även rörande den kollektiva trafiken av en regional myndighet för Stor-Paris' trafik, lokaltrafikmyndigheten (Office régional des transports parisiens).

3. Då staten på olika grunder har intresse för hur huvudstadstrafiken är organiserad och fungerar, äro statsmakterna representerade i trafikförvaltningens och myndighetens ledning och deltaga i kontrollen över trafiknätens drift och anläggningar.

Trafikförvaltningen (Régie Autonome des Transports Parisiens) definieras som en offentlig inrättning av företagsekonomisk typ och med ekonomisk självständighet såsom målsättning.

Förvaltningsrådet består av tio representanter för områdets kommuner (därav fyra från Paris och tre från departementet Seine), åtta för personalen, fem för företagsledningen och fem personer, utvalda av kommunikationsministeriet med hänsyn till deras kompetens och skicklighet. Prefekterna och departementsingenjörerna ha yttranderätt. Förvaltningsrådet väljer självt ordförande men valet skall godkännas i ett beslut av regeringen.

Chefen (generaldirektören) tillsättes genom regeringsbeslut.

Kommunerna förbli ägare till den offentliga mark som de ställa till förvaltningens disposition. Denna skall upprätthålla en balanserad budget men kan mottaga:

1. Speciella subventioner från kommuner för förlustbringande linjer, för vilka kommunerna hysa speciellt intresse.

2. Subventioner för att kompensera för särskilt överenskommen trafikering eller särskilda taxeförmåner.

3. Tillskott från staten eller kommunerna.

De sistnämnda skola fastställas av lokaltrafikmyndigheten. Kommunernas bidrag är maximerat till 15 % av intäkterna, och statens bidrag får icke överstiga vad kommunerna tillsammans tillskjuta.

RATP:s budget fastställas av dess förvaltningsråd, sedan lokaltrafikmyndighetens generalförsamling hörts. Denna godkänner också företagets bokslut. Kommunernas fullmäktigeförsamlingar få dessa handlingar endast för kännedom.

Trafikförvaltningen är underkastad statskontroll, som framför allt utövas av det ombud för regeringen, som är förordnad vid lokaltrafikmyndigheten.

Lokaltrafikföretaget bestrider alla kostnader, tidigare såväl som framdeles uppkommande, vilka angå dess nät och linjer, liksom även kostnaderna för inlösen av tidigare företag.

Lokaltrafikmyndigheten (Office régional des transports pari-

siens) sorterar under kommunikationsministern. Dess befogenheter sträcka sig över »Paris' lokaltrafikområde».

Myndighetens organ utgöres av en generalförsamling och en rådgivande teknisk kommitté. Generalförsamlingen omfattar tolv representanter för regionens kommuner (varav fem från Paris och tre från departementet Seine) samt tio representanter för staten. Trafikmyndighetens ordförande, tillika ordförande i generalförsamlingen, utses av den sistnämnda bland dess ledamöter. Den rådgivande tekniska kommittén — som från tekniska synpunkter bereder ärendena åt generalförsamlingen — omfattar fem representanter för RATP, fem för riksjärnvägarna (SNCF), fem för Föreningen för parisregionens busstrafikföretag (en ny organisation, instiftad av 1948 års lag) samt slutligen prefekterna och departementsingenjörerna i berörda departement.

Myndighetens generalförsamling har följande uppgifter:

1. Svarar för lokaltrafikens samordning inom regionen.
2. Fastställer en »plan över trafikbehoven», som underställes berörda lands- ting och regionsplanenämnden, innan den godkännes av övervakningsmyndig- heten (kommunikationsdepartementet).
3. Fastställer som rättesnöre en »plan för anordning och fördelning av trafiken» mellan de olika trafikföretagen, varvid alla berörda kommuner först få tillfälle att yttra sig.
4. Avgör, på begäran av kommunerna eller trafikföretagen och inom trafik- planens ram, inrättande eller utsträckning av linjer samt alla andra förändringar i betjäningen, allt under förutsättning att det därigenom icke uppkommer någon extra kostnad för vederbörande trafikföretag.
5. Fastställer med hänsyn till trafikplanen den trafikverksamhet som skall tillföras RATP; denna förvaltning får åtaga sig driften av en linje endast om den kan visa, att driften kan äga rum på rimliga ekonomiska villkor, sett från berörda kommuners och från trafikanternas synpunkt.
6. Uttalar sig över RATP:s budget och godkänner dess årsräkenskaper.
7. Fastställer och ändrar tarifferna för RATP, SNCF:s lokaltågslinjer (i detta fall under förbehåll om regeringens godkännande) liksom bussföretagens maximi- och minimitariffer. Samråd skall därvid ske med RATP, SNCF och busstrafik- föreningen (men ej med kommunerna).
8. Uppdelar de finansiella bidragen mellan kommunerna.
9. Yttrar sig över de frågor som underställas av RATP eller regeringen.

I fråga om ekonomin föreskriver lagen, som avser verksamheten fr.o.m. 1949, följande. Trafikförvaltningen skall genom egna inkomster täcka samtliga utgifter för företaget, häri inbegripet materialens och anläggningarnas förnyelse samt kapitalkostnader för lån. Ävenså skall en riskfond upprättas enligt kom- mersiell praxis. Som övergångsbestämmelse gällde att 1947 och 1948 års förluster skulle täckas av staten och kommunerna med hälften vardera.

Utgifterna bestå av:

1) Personallöner (häri inräknat en viss andel i företagsvinsten); 2) Sociala utgifter; 3) Driftkostnader; 4) Avskrivningar på återanskaffningsvärden. Kalkylen över dessa underställes bl.a. transportministern; 5) Räntor på lån upptagna av företaget självt eller övertagna från tidigare koncessionsinnehavare; 6) Reservfond.

Lån få upptagas av trafikförvaltningen. De skola garanteras av vederbörande kommuner och måste före emissionen godkännas av bl.a. kommunikationsministern.

Inkomsterna bestå av:

1) Direkta trafikinkomster; 2) Subventioner; 3) Extra trafikinkomster.

Subventioner utgå från stat och kommun under förutsättning att omständigheterna ej tillåta jämvikt i ekonomien — genom minskning i utgifterna eller ökning av taxorna. Kommunernas subventioner få dock som nämnts icke överstiga 15 % av trafikinkomsterna.

De bägge sista åren ha dessa subventioner utnyttjats till sitt maximum.

Taxorna för hela parisområdet samordnades redan år 1941. De allmänna regler, som då fastställdes, gälla fortfarande.

Vid taxesättningen utgår man från att varje taxa skall utgöra multipel av en modul »U», vars värde har blivit bestämt till halva biljettpriset för metro andra klass.

Följaktligen kostar en resa för métro 2 U för 2:a klass, 3 U för 1:a klass.

Ett häfte med 20 biljetter för omnibuss kostar 20 U.

Tarifferna vid SNCF från Paris till stationerna i de närmaste förstäderna kosta från 3 U, 4 U o.s.v. uppåt efter reseavståndet.

För att icke rubba trafikfördelningen verkställes höjning av taxorna samtidigt på de olika samfärdsmedlen och i samma proportion. Det är alltså tillräckligt att helt enkelt öka värdet på modulen »U».

Métron har enhetstaxa, bussarna en delsträckstaxa.

I fråga om det ekonomiska utfallet kan sägas att métron f.n. bär sig. Detta sammanhänger givetvis till en del med att kapitalkostnaderna helt äro avskrivna genom den oerhörda penningvärdeförsämring som skett sedan dessa linjer byggdes. Bussarna gå med förlust, vilket anses bero *dels* på de ökade personalkostnaderna *dels* på de betydande kostnader som busstrafiken förorsakas på grund av den — framför allt på rusningstiderna — svåra trafikbelastningen på stadens gatusystem.

I förortererna och departementen kring Paris finnas som nämnts vissa privata busslinjer, vilka fortfarande äga bestånd. De ingå i en särskild yrkesförening, som bl.a. har representanter i det tekniska rådet. De erhålla koncession av transportministern efter hörande av fullmäktige, varvid taxor, linjedragning och dylikt bestämmes.

Från ekonomiska synpunkter anses erfarenheterna av den nya orga-

organisationen vara relativt goda. De fyra första åren efter förvaltningens bildande — 1949 till 1952 — kunde jämvikt helt upprätthållas mellan inkomster och utgifter. 1953 uppkom ett mindre underskott. Ävenså beräknades 1954 visa brist. Hittills ha från statens sida några åtgärder ej vidtagits för att motverka denna tendens. Man har ej velat höja avgifterna eller minska trafikstandard eller dylikt. Bristerna balanseras tills vidare och täckas genom tillfälliga lån.

En av orsakerna till den nya organisationens tillkomst var att man ville komma bort från trafikens direkta beroendeställning av den politiska makten. Det anses att den sista tidens erfarenheter tyda på att viss risk föreligger för att man återigen skall glida in i samma situation som tidigare, då man av politisk hänsyn icke ville företaga de taxehöjningar som från ekonomiska synpunkter hade varit önskvärda. Hur utvecklingen skall gå synes dock vara för tidigt att bedöma nu.

I övrigt har den genomförda samordningen givit goda resultat. På ett flertal områden ha rationaliseringar kunnat genomföras, medförande sänkta utgifter. Moderna bussar av stor kapacitet ha inköpts o.s.v. Det stora problemet f.n. är att öka métrens kapacitet. Den stora trängseln på gatorna gör att ytraffiken i största möjliga utsträckning anses böra ersättas med underjordisk trafik, en utveckling, som både från ekonomisk synpunkt och för trafikanterna anses vara den lämpligaste.

London.

Den vidsträcktaste autonomien torde Londons lokaltrafikföretag, London Transport Executive (LTE), vara utrustat med. Företaget, som utgör en särskild grupp inom det statliga transportföretaget, British Transport Commission, har monopol på all kollektiv lokaltrafik utom järnvägstrafiken i ett område med 40 km radie och en befolkning om c:a 10 miljoner, fördelad på såväl London och dess drabantstäder som rena landsbygdsområden med hög befolkningstäthet. Antalet resor utgör c:a 14 miljoner per dag. C:a 10 % av resorna företagas med järnväg, 15 % med tunnelbana samt 75 % med bussar, trådbussar och »coaches». I passagerarkilometer räknat svara tunnelbanorna och järnvägarna tillsammans för hälften av transportarbetet (21 respektive 27 %). Tunnelbanesystemet består av sex linjer med c:a 300 stationer inom stadens område. Bussarna äro fördelade på 350 stadslinjer och 240 landsbygdslinjer men dessutom genomkorsas trafikområdet av ett antal expressbusslinjer för långvägsresenärer, de s.k. »Green Line Coaches». Den oerhörda busstrafiken dominerar vissa delar av gatunätet. Spår-vägstrafiken har numera helt nedlagts.

Fram till 1933 ombesörjdes trafiken av en lång rad bolag, lokala myndigheter och enskilda företagare. Den från början tämligen ohindrade konkurrensen mellan företagen sökte man från omkring år 1930 reglera genom tillsättandet av en särskild koncessionsmyndighet. Emellertid hade trafikproblemen varit före-

mål för ett vidlyftigt kommittéarbete, som 1933 utmynnade i tillkomsten av en lag, London Passenger Transport Act. Denna bygger på följande huvudprinciper.

För det första skulle det företagas en fullständig hopslagning av äganderätten och driften för alla de olika persontrafikmedlen — utom järnvägarna — inom trafikområdet. Tvångsförvärv av företag säkrades genom bestämmelser om skiljedom, därest man ej kunde enas om köpevillkoren.

För det andra skulle det sålunda tillskapade monopolet drivas i det allmännas intresse av en oberoende offentlig myndighet, London Passenger Transport Board (LPTB), som också i ekonomiskt avseende skulle vara oberoende. Inom sitt trafikområde behövde LPTB ej söka några koncessioner för sina linjer.

För det tredje skulle anordningen tillförsäkra skydd åt det allmänna i fråga om taxor och trafikservice samt åt de anställda i respektive företag.

För det fjärde skulle det företagas en koordinering av LPTB:s trafik och järnvägstrafiken.

»London Passenger Transport Board», som till 1948 bildade den egentliga ledningen, bestod av en ordförande och sex ledamöter, som utsågos för perioder om 3—7 år av en rad myndigheter och företag. Styrelsemedlemmarna skulle representera stor erfarenhet och bevisad duglighet inom industriens, handels- eller finansväsendets områden eller i ledningen av offentliga verk. Två av ledamöterna skulle dessutom ha minst sex års erfarenhet av kommunalförvaltning inom området. Medlemmar av underhuset fingo ej väljas. Styrelsen var varken ett statsverk eller en kommunal myndighet utan ett oavhängigt organ, skyddat mot politisk inblandning vid utövandet av sin verksamhet och tillsättandet av sin personal. Inom det koncessionsfria området har koncessionsmyndigheten blott att godkänna LPTB:s linjedragningar och kontrollera vagntyper, hållplatser m.m., men har i övrigt inget inflytande på planläggningen. Vid sidan om LPTB fanns en rådgivande nämnd, vars huvuduppgift var att utgöra kommunikationsministerns rådgivande organ för all trafik i londonområdet. Även om LPTB principiellt är oberoende av staten och kommunerna har kommunikationsministern dock såsom ansvarig minister vissa befogenheter. Han fastställer t.ex. honoraren för styrelsemedlemmarna, reglerar företagets upplåning och är överklagningsinstans för de av koncessionsmyndigheten träffade besluten.

Vid transportväsendets nationalisering 1948 övertogs LPTB:s verksamhet av London Transport Executive. Ehuru inga större organisatoriska förändringar synas ha uppkommit härigenom, är det givetvis transportföretagets organisation och förhållanden mellan åren 1933 och 1948 som äro av största intresse för Stor-Stockholms vidkommande.

I fråga om LPTB:s ekonomi var den grundläggande principen fastslagen i 1933 års lag, att intäkter och utgifter skola balansera. LPTB bemyndigades att fastställa sådana taxor för de olika trafikmedlen, att företaget som helhet fick tillräckliga intäkter för att bestrida alla kostnader och förpliktelser — däribland

de i full omfattning övertagna pensionsförpliktelserna och fastställd utdelning på aktiekapitalet — så att företaget blev ekonomiskt självbärande och oberoende av offentliga bidrag.

Taxornas närmare fastställande är överlämnat till LTE:s ledning, som har att publicera listor över alla gällande taxor och alla planerade taxeändringar. Emellertid skola taxorna godkännas av en skiljedomstol, »Transport Tribunal». Denna kan ingripa i LTE:s taxepolitik men skall därvid taga hänsyn dels till företagets förpliktelser att balansera affärsrörelsen och dels till strävandet att hålla ett likformigt taxesystem inom trafikområdets alla delar.

LTE:s taxesystem grundas på betalning efter avstånd. Principen gäller hela området och alla slag av transportmedel. Taxan är i princip densamma på tunnelbanorna som på bussarna. Anledningen till att man genomgående tillämpar avståndsprincipen är att man vill hålla avgifterna för korta resor nere vid ett minimum. Det kan i detta sammanhang nämnas, att ungefär hälften av bussresorna i området äro av 1 miles (1,6 km) längd, medan 90 % av resorna ligga inom 3-milesgränsen (4,9 km). En icke obetydlig del av dessa resor torde dock vara en del av en längre resa, eftersom det icke finns övergångsbiljetter. För expressbussarnas vidkommande är emellertid minimitariffen 4 gånger högre än för övriga transportmedel, detta för att hindra att de besättas av kortvägsresenärer. Periodkort säljas blott för tunnelbanorna, nämligen vecko-, månads- och kvartalskort. Att man icke har abonnemangskort för gatutrafikmedlen lär bero på kontrollsvårigheter och på det stora antalet busslinjer. Någon prisreduktion i förhållande till enstaka biljetter inträder icke förrän vid resor utöver 6 miles (9,7 km), där en jämnt stigande rabatt upp till 50 % sätter in; sistnämnda nedläggning uppnås först vid 50 miles (80 km). Det är sålunda blott för långvägsresenärer i daglig trafik mellan bostad och arbetsplats som man mjukat upp principen om proportionella avståndstaxor. För att jämna ut trafiktopparna på morgonen finnas särskilda s.k. billiga morgonreturbiljetter, varvid inresan måste påbörjas före kl. 7.30 på morgonen. För att återvinna trafik under kvällens lågtrafiktimmor har man sedan något år infört även billiga kvällsreturbiljetter, som berättiga till resa från omkring 150 tunnelbanestationer i trafikområdets yttre delar till centrala London och åter, förutsatt att inresan påbörjas efter kl. 17.00.

För järnvägsresenärer säljas säsongbiljetter, som även kunna innefatta rätt till övergångsresa på LTE:s trafikmedel. För säsongbiljetter och returbiljetter är tariffen densamma som för resor på LTE:s transportmedel; även för enstaka biljetter ligga taxorna mycket nära varandra.

Inlösningen av de gamla företagen 1933 skedde dels kontant dels mot aktier, av vilka ett flertal serier utgavos med olika utdelning och inlösningsbestämmelser. Utdelningen garanterades av staten, som därigenom under några år måste lämna ett bidrag till förräntningen av de sämst ställda aktierna.

Nyanläggningar skulle i princip finansieras genom lån. Det stora nybyggnads- och förnyelseprogram som LPTB realiserade under 1930-talet kom dock till

mindre del att finansieras genom egna obligationslån och till större del av statliga lån med låg ränta; arbetena bedrevos nämligen som nödhjälpsarbeten.

Vid förstatligandet 1948 utbyttes aktierna mot statsobligationer med garanterad ränta. Kravet på självbärighet finnes kvar men är nu överflyttat till rikets transportapparat såsom helhet; däriinom skola underskott i en »executive» täckas av överskott i en annan. Londontrafiken lämnade enligt det tillämpade bokslutssystemet överskott endast det första året efter förstatligandet; visserligen har därefter trafiken lämnat ett mindre överskott och övriga rörelsegrenar ett överskott av omkring 1 miljon pund, men härutöver skall företaget lämna ett bidrag av 5,5 miljoner pund till den förstatligade trafikapparatens gemensamma utgifter. Bolaget har därför nödgats företaga taxehöjningar 1952 och 1954, vilka i förening med konkurrensen från privatbilismen och televisionen (den uteblivna kvällstrafiken) lett till en viss minskning i resefrekvensen. Följden har blivit att staten under en följd av år måste tillskjuta medel för att täcka bokslutets underskott, eftersom icke heller de övriga »executives» lämnat något överskott.

Taxehöjningar ha dock vidtagits både 1956 och 1957. Vid årsskiftet 1958/59 väntar ett av LTE rest krav på taxehöjning av c:a 6 % på avgörande. Underskotten ha fortsatt under de senare åren. Förnyelse och nyanläggningar kräva fram till 1962 investeringar av storleksordningen 40 miljoner pund.

*Bilaga 7.***P.M. ANGÅENDE FÖRORTSTRAFIKTAXORNA I STOR-STOCKHOLM.**

Vid flera tillfällen, bl.a. i underdånig remisskrivelse den 16 mars 1951 beträffande begärd taxehöjning för järnvägstrafiken samt i yttrande till länsstyrelsen i Stockholms län den 13 mars 1954 över riksdagsmotion angående helt förstatligande av Roslagsbanornas järnvägs- och busstrafik, har trafikutredningen understrukit behovet av att i möjligaste mån samordna förortstrafikföretagens taxor inom Stor-Stockholm. För att belysa olikheterna mellan företagens taxor och ge möjligheter till jämförelser, har utredningens kansli gjort sammanställningar av de gällande taxesystemen. Denna promemoria har upprättats på samma sätt som tidigare och avser förhållandena i *mars 1958*.¹

Olika detaljbestämmelser.

En direkt jämförelse mellan taxans höjd vid de olika trafikföretagen försvåras av den mångfald olika detaljbestämmelser, merendels av expeditionell karaktär, som gälla hos företagen och i viss omfattning även inom ett och samma företag. En del av dessa bestämmelser har ekonomisk betydelse, såsom t.ex. utdelandet av frimånadsbiljetter till fasta trafikanter, olika åldersgränser m.m., vilket försvårar eller ibland omöjliggör en fullt rättvis jämförelse mellan reskostnaderna hos flera företag, medan andra föreskrifter återigen är av mindre eller mycket ringa betydelse ur företagsekonomisk synpunkt. Frågan är emellertid om inte de sistnämnda föreskrifterna, trots sin skenbart bagatellartade betydelse, i längden kunna vara av betydelse för trafikbolagets goodwill. Även ur ekonomisk synpunkt bör det vara värdefullt att få bestämmelserna enkla och enhetliga, då utvecklingen pekar hän mot rationalisering i form av enbemannig m.m. i allt högre grad, där onödiga förfrågningar och tvisteämnen rörande taxan skapar extra arbete och kräver tid.

Den resande allmänheten har exempelvis svårt att förstå, varför månadsbiljetten hos ett företag skall vara försedd med namnteckning och hos ett annat med tydligt för- och tillnamn, två begrepp som inte alltid har samma betydelse. Köper man ett häfte med tur- och returbiljetter för resa med SJ mellan Huddinge och Stockholm C, får man det rådet, att »Biljetten bör uttagas ur häftet av den resande före uppvisandet för biljettgranskaren». Ett häfte med liknande utseende innehållande fem »Endags tur- och returbiljetter» för resa med Stockholm-Nynäs järnväg (SNJ) mellan Handen och Stockholm C är däremot försett med texten »Biljetten får ej uttagas ur häftet av den resande». Dylika skiljaktigheter kan skapa förvirring och leda till minskad respekt även för mera väsentliga bestämmelser.

¹ Det bör observeras, att jämförelsen i fråga om Stockholms Spårvägars taxa avser den som gällt fram till *den 1 mars 1959*.

De ovan angivna exemplen är icke de enda. En sammanställning upprättad över en del giltighetsbestämmelser hos några av lokaltrafikföretagen (*bilaga 7: a*) visar bl.a. följande.

Periodkort.

Beträffande periodkort är trafikföretagen överens om lämpligheten av en typ, nämligen *månadsbiljetter* för obegränsat antal resor (visérkort), som tillhandahålles av alla företag. Vart och ett av de övriga existerande slagen av periodkort förekomma däremot i regel endast hos ett eller ett par trafikföretag. *Års- och kvartalskort* finnes således endast hos Djursholmsbanan och Stockholm—Saltsjöns järnväg och försäljes även där synnerligen sparsamt. *Halvmånadsbiljetter* utställes endast av Trafik AB Stockholm—Nynäs och Saltsjöbanan jämte dess båda bussföretag. *Veckobiljetter* med begränsat antal resor (av klipptyp) har inrättats endast av Stockholms Spårvägar, medan biljetter för obegränsat antal resor under en vecka, förutom vid SS, endast förekommer vid Stockholm—Nynäs järnväg.

Eftersom varje företag endast infört minst en och högst fyra av ovannämnda korttyper, kan det ifrågasättas, huruvida icke företagen kunde enas om ett par av desamma, förslagsvis månads- och halvmånadskort för begränsat antal resor. Vilka typer som skall väljas hänger emellertid intimt samman med prissättningen, vilken beröres längre fram i denna promemoria.

Med priset sammanhänger även frågan om det s.k. *frimånadssystemet*, varigenom fasta resenärer efter ett visst antal månader erhåller en månadsbiljett utan avgift. Antalet dylika frimånader varierar, vid de företag systemet tillämpas, mellan en och två per år. En person, som anlitar ett företag endast under sommarmånaderna, får således i genomsnitt betala avsevärt mera än stamkunderna. Det torde icke råda någon tvekan om att detta system är företagsekonomiskt berättigat. Även om full enhetlighet torde vara svår att åstadkomma i detta hänseende, bör dock undersökas, om inte ett gynnande av helårsresande kan komma till uttryck på annat sätt.

Sedan många år tillbaka tillämpar vidare flera trafikföretag den principen, att en månadsbiljett gäller för inresa till staden även första vardagen i nästkommande månad, Genom att en del företag medgivit ännu liberalare gränser för *månadsbiljetternas giltighet* medan andra stått fast vid den exakta kalendermånadsgränsen, är bestämmelserna f.n. ej enhetliga.

Biljett för resa med SJ Biltrafik eller SLO gäller i många fall alternativt för resa på de parallella järnvägslinjerna (däremot icke tvärtom). Då emellertid under den första vardagen i nästkommande månad månadsbiljett gäller på SJ bussar mot staden och på SLO bussar obegränsat, vilka bestämmelser icke äga tillämpning på SJ eller SRJ, är tågresor ej medgiven just denna dag.

Att man frångått den ursprungliga kalendermånadsgränsen synes bero på att ett ganska stort antal personer tidigare fått avlöning den sista eller kanske rent-

av den första vardagen i månaden, varigenom man inte hunnit lösa ny månadsbiljett i tid. Då så emellertid i regel icke torde vara förhållandet numera, bör man kunna anpassa de lämnade medgivandena till ett generellt sådant. Lämpligast vore förmodligen, att en månadsbiljett fick gälla till kl. 03.00 natten efter den sista. En förutsättning för att ändringen skall gå att genomföra är, att antalet dagar, då förköp av månadsbiljetter kan ske, utsträckas till minst 3 och helst 5 dagar vid alla företag.

Biljetter för studerande.

Närbesläktade med periodkortet äro de speciellt för studerande inrättade biljettyperna, även dessa av flera olika slag. Trafikföretagen ha här gått in för att till studerande antingen utlämna månadsbiljetter till samma pris som för barn eller också inrätta terminskort; i vissa fall användas båda metoderna. Vilken typ, som är att föredraga, kan diskuteras och är beroende på vilken taxesättning, som företagen äro beredda att tillämpa. Nackdelen med månadskortet är att skolterminen ofta börjar respektive slutar mitt i en månad, medan det relativt stora kapitalutlägget på en gång, i synnerhet för flerbarnsfamiljer, kan tala mot terminskorten.

Vilken typ som än väljes, bör man kunna åstadkomma mera likformiga giltighetsbestämmelser. F.n. gäller t.ex. studerandes biljetter hos vissa företag utan inskränkning, medan samma biljetter hos andra gälla endast vardagar före en viss tid, varierande mellan 16.30 och 18.00. Trots risken att rusningstrafiken kan ut sättas för en viss extra belastning, vore det nog lämpligt, att sistnämnda gräns generellt sattes till 18.00, varigenom rena nöjesresor i varje fall torde förhindras.

Tur- och retur- eller partibiljetter.

Vissa företag, främst järnvägarna men även vissa bussföretag, ha infört tur- och returnedsättning. Från början var med dessa biljetter förenat villkoret, att återresan skulle företagas inom en ganska begränsad tidrymd. Då tidsfristen numera i regel uppgår till en hel månad, har motivet för medgivande av dylik nedsättning i *lokaltrafik* i stort sett bortfallit, eftersom praktiskt taget alla lokaltrafikresenärer företaga fram- och återresa inom den föreskrivna tiden. Kvar står således endast biljettslagets nackdelar, d.v.s. ett i synnerhet vid försäljning på tåg och bussar relativt krångligt expeditjonsförfarande.

Mera praktiskt synes vara, att i lokaltrafik försöka öka försäljningen av parti- eller rabattbiljetter. Dylika finnas nu tillgängliga vid flertalet förortstrafikföretag, för ett antal resor, som varierar mellan 10, 11, 12, 22 (i form av 11 tur- och returbiljetter) och 25. Ur trafikanternas synpunkt är det säkerligen önskvärt att nå bättre enhetlighet härutinnan. Antalet resor per karta eller häfte bör sättas så lågt, att kapitalutlägget icke avskräcker från köp men samtidigt så högt, att en ordentlig avlastning av försäljningsställena erhålles. För att stimulera till köp av parti- eller rabattbiljetter måste så stor nedsättning erhållas, att motståndet mot att er-

lägga avgift för ett relativt stort antal resor i förväg övervinnes. Av särskilt intresse är att notera, att det största företaget, Stockholms Spårvägar, numera saknar dylika biljetter och ej heller utan stora svårigheter skulle kunna införa sådana med den i november 1957 införda taxan.

Som framgår av bilaga 7:a finnas även åtskilliga andra skiljaktigheter de olika företagen emellan. Flera av dessa, t.ex. avgiften för hundar, barnvagnar m.m., torde vara av så ringa ekonomisk betydelse för företagen, att hinder ur denna synpunkt icke behöva resas mot mera enhetliga bestämmelser.

Ett riksomfattande företag som SJ har hittills inte ändrat taxe- och expeditionsbestämmelserna i hela landet endast för att nå en viss överensstämmelse med motsvarande bestämmelser hos lokaltrafikföretagen i stockholmsområdet. Med de speciella förhållanden, som numera råda i detta område och som torde bli ännu mer accentuerade i framtiden, synes emellertid särskilda såväl taxer som expeditionsbestämmelser för stockholmsområdet vara motiverade. Exempel på sådana särbestämmelser för vissa områden saknas ej heller utomlands, t.ex. i Köpenhamn och London.

Vid jämförelse med trafikutredningens föregående promemorior (Dnr. 42/55, 32/56 och 46/57) kan noteras, att företagen i samband med de senaste taxerändringarna eftersträvat viss samordning i detta hänseende, varigenom skiljaktigheterna företagen emellan i någon mån utjämnats.

I ett par fall har den tidigare medgivna alternativa giltigheten för bussbiljett vid resa med tåg inskränkts eller slopats, sedan avgiften för järnvägsresa höjts utan att motsvarande prisstegring medgivits för busstrafiken.

Jämförelse mellan företagens avgifter.

I det följande skall vissa jämförelser göras mellan avgifterna på de olika lokaltrafikföretagen för enkel resa, fram- och återresa respektive för resa på månadsbiljett, varvid således de ovan påtalade större eller mindre skiljaktigheterna mellan giltighetsbestämmelserna bör hållas i åtanke. Taxorna på från staden utstrålande järnvägs- och busslinjer har sammanställts upp till 20 km avstånd från ändstationen i Stockholm, oavsett huruvida den av företagen bedrivna trafiken kan rubriceras som lokaltrafik eller ej.

För varje trafikföretag har avståndet från Stockholm beräknats från linjernas ändstationer i staden utan hänsyn till dessas läge i förhållande till centrum. Det ligger i sakens natur, att lägena äro mer eller mindre gynnsamma för olika trafikantgrupper. En under vintern 1949—50 utförd undersökning av detta förhållande utvisar således, att antalet av de under morgontimmarna ankommande resenärerna, som måste fortsätta med buss eller spårvagn varierade mellan 22 och 73 % vid de olika ändstationerna. För att belysa vilken betydelse för resenären, som ett sådant förhållande ur kostnadssynpunkt kan ha, har beträffande Lidingöbanorna, vars taxemässiga ändstation inom staden, Ropsten, torde vara den ur resandesynpunkt oförmånligaste av alla trafikföretagens, undersökts taxe-

läget även vid inräknandet av kostnaden för anslutningsresa med Stockholms Spårvägar till stadens centrum (Humlegården).

Avstånden till de olika taxepunkterna ha erhållits ur respektive företags hållplatsförteckningar, i vissa fall kompletterade på karta. Beträffande järnvägarna SJ, SNJ och SRJ ha med hänsyn till de relativt stora avstånden mellan varje trafikplats i de i taxornas avgiftstabeller angivna avstånden fått ligga till grund för jämförelsen utan hänsynstagande till de befintliga trafikplatsernas verkliga belägenhet.

Inom förortsföretagen har avgifterna för de trafikerade linjerna jämförts med varandra, varefter den vid varje avstånd *högsta avgiften* överförts till diagram, på vilket således de olika företagens högsta avgifter kan jämföras vid olika avstånd. För de större förortsföretagen ha avgifterna återgivits i särskilda här bifogade diagram. Diagrammen visar således den avgift, som en trafikant under ogynnsamma betingelser kan behöva erlagga vid resa en viss väglängd. I de fall ett företag trafikerar flera linjer kan man däremot icke draga några slutsatser om företagets allmänna taxepolitik enbart på grund av desamma. (Av intresse är för övrigt de stora skillnader i taxans höjd vid resa samma vägsträcka med olika linjer, som stundom finns vid ett och samma företag.)

Som jämförelse har på diagrammen även inlagts avgifterna för resa på Stockholms tunnelbana med anslutningslinjer. Då tunnelbanan saknar egentlig terminalanläggning i innerstaden har avstånden här beräknats på ett medelvärde mellan avstånden till stationerna Hötorget och T-Centralen, vilka stationer tillsammans såväl i praktiken som taxemässigt närmast torde motsvara de övriga företagens terminalanläggningar i innerstaden.

För att en rättvisande bild av jämförelsen skall ernås, borde hänsyn även tagas till de olika företagens lönsamhet, då eljest taxeläget kan vara påverkat av över- eller underskott på andra rörelsegrenar. Här skall som exempel nämnas, att SJ förortstrafik kring Stockholm enligt en nyligen företagen undersökning kan beräknas medföra ett underskott av storleksordningen 5 miljoner kr per år, att SRJ rörelse regelmässigt erfordrar tillskott av medel från SJ och att utfallet av den i november 1957 införda reslängdstaxan på SS ännu ej kan förutspås. Då exakta uppgifter ej stå till förfogande har hänsyn här ej kunnat tagas till lönsamhetsförhållandena vid olika företag.

Vid jämförelse av avgifterna för *enkel* resa (*bilaga 7:b*) har ej räknats med möjligheten att parti- och rabattbiljetter kunna användas, då det måste betecknas som sällsynt, att innehavare av dylika biljetter endast företaga enkla (= enstaka) resor.

Avgifterna för *fram- och återresa* (*bilaga 7:c*) har beräknats på grundval av avgifterna för förekommande rabatterade biljettslag, t.ex. tur- och returbiljetter (även i häften), partibiljetter, rabattbiljetter och dylikt. Siffrorna är således icke alltid fullt jämförbara, då en tur- och returbiljett kan erhållas för en enstaka fram- och återresa medan parti- och rabattbiljetter förutsätter upprepade resor för

att rabatt skall erhållas. Biljettslag med mera begränsad användbarhet, t.ex. sport- eller onsdagsbiljetter, har icke medtagits, ej heller järnvägarnas endagsbiljetter, som användes av förortstrafikanter i stor utsträckning under lågtrafiktid.

Då SS numera saknar parti- eller rabattbiljetter har avgiften för fram- och återresa på tunnelbanan satts lika med avgiften för två enkla resor.

Med månadsbiljetter (*bilaga 7: d*) avses sådana med giltighet för obegränsat antal resor (visérkort), som är den vanligaste typen. Beträffande de företag, som tillämpa s.k. frimånadssystem, har hänsyn tagits därtill, varför jämförelsen egentligen gäller $\frac{1}{12}$ av årskostnaden. Siffrorna blir således icke heller här fullt jämförbara, då sistnämnda system förutsätter lösen av månadsbiljett hela året utan avbrott för semester, sjukdom eller andra eventuella hinder. Från förekomsten av års- eller kvartalskort har däremot bortsetts, då användningen av dylika som nämnts är mycket ringa.

Vid bedömningen av SS avgifter för månadsbiljetter måste hänsyn tagas till följande omständigheter:

1. Mot en tilläggsavgift av 8 kronor medges rätt till 60 övergångsresor per månad på SS innerstadsnät.

2. Förutom den av trafikanten erlagda avgiften erhåller SS enligt avtal av Stockholms stad av bostadspolitiska skäl bidrag till kostnaderna för periodkort. Detta bidrag, som redovisas av SS som trafikinkomst, är lika med skillnaden mellan 90 % av avgiften för beräknat antal resor till kontant pris (betr. månadskort 75 resor) och den av trafikanten erlagda avgiften för periodkortet. I diagrammet har därför även inlagts månadsbiljettpriserna motsvarande SS:s sammanlagda ersättning för en månadsbiljett (trafikantpriset + subventionsbeloppet).

Vissa av de genom ovannämnda diagram påvisbara uppgifterna, ur vilka utdrag återfinnes i bilagorna 7: b—7: d, har sammanställts i en tabell (*bilaga 7: e*). Av denna tabell framgår de stora skillnader i biljettpris, som kunna framträda vid resor en och samma väglängd i olika riktningar. Vid bedömningen av dessa maximala avvikelser måste man emellertid beakta alla de omständigheter, som kunna påverka ett företags prissättning, t.ex. befolkningsunderlag, trafikintensitet, stora skiftningar i trafikens omfattning sommar och vinter m.m.

Som förut framhållits kan även avgifterna inom ett och samma företag variera avsevärt. Särskilt markant är detta förhållande då linjenätet är förgrenat i olika riktningar, t.ex. på SJ Biltrafiks Solnalinjer, där avgiften för enkel resa 8 km från Norra Bantorget kan variera mellan 80 öre och kr. 1:30 (rabatterad fram- och återresa kr 1:28 respektive 2:08). I de fall linjerna i stor utsträckning följs åt, som t.ex. vid Värmdöbussarna, är taxan däremot i regel mera likformigt tillämpad.

Vad som vid ett studium av ovannämnda diagram förefaller särskilt iögonfallande är de låga avgifterna vid enkel resa med SS samt vid resa på månadsbiljett på SJ (samt SRJ och SNJ). I sistnämnda fallen ligga avgifterna, trots höjningarna vid

senaste taxeändringar, ännu avsevärt under övriga trafikföretags. För SJ vidkommande kommer detta förhållande, vid oförändrade avgiftsprinciper för månadsbiljetter, att ytterligare accentueras efter införandet av de planerade genomgående lokaltågen, då de tätare förbindelserna möjliggör avsevärt bättre utnyttjande av varje biljett och således antalet resor per biljett troligen kommer att stiga.

Jämförelse mellan SS och förortstrafikföretagen i övrigt.

För att ytterligare ge en schematisk illustration över förortstrafikföretagens taxor har uppgjorts tre cirkeldiagram (*bilagorna 7: f—7: h*), vari de flesta trafikföretagens taxor jämförts med avgifterna på SS västra tunnelbanegren inklusive anslutningslinje 119. Diagrammen visa i detta fall med hjälp av radiella staplar av varierande längd, hur långt man kan färdas i olika riktningar för de högsta på sistnämnda linje uttagna avgifterna vid resa från eller till centrum. I de fall direkt jämförelse ej varit möjlig, har reslängden interpolerats efter avstånden för två intill varandra liggande taxepunkter. Detta har i ett par fall medfört, att i diagrammen utvisat beräknat km-tal överstiger den trafikerade sträckans totala längd.

För diagrammen gälla i övrigt samma förutsättningar som beträffande bilagorna 7: b—7: d, dock med den skillnaden, att i bilaga 7: h avgiften per resa på SS-linjen baserats på 4,3 veckoklippkort, då i detta fall maximala antalet resor per månad är känt. För övriga företag, som sakna klippkort, bygger jämförelsen på avgiften för månadsbiljetter gällande för obegränsat antal resor. Antalet resor vid dessa företag har beräknats till i medeltal 60 per månad, vilket torde vara i överkant med hänsyn till de korta och tätt trafikerade sträckor det ofta rör sig om i all synnerhet som Stockholms Spårvägar beträffande sina visérkort numera räknar med 75 resor per månad.

Även dessa diagram återge hurusom de av trafikanterna uttagna avgifterna på SS, särskilt för enkla resor, är mycket låga vid jämförelse med andra trafikföretags avgifter. Rabatten vid resa på övriga biljettslag är däremot jämförelsevis liten, vilket har den konsekvensen, att om ett par helgdagar infalla i följd många rese-
närer övergå från periodkort till kontantbetalda resor.

Av intresse är dock att framhålla, att SS — till skillnad från övriga trafikföretag — saknar biljetter till halvt pris för barn.

För att möjliggöra en bättre överblick över storleken av rabattsatserna vid de olika förortsföretagen i fråga om rabatt- och månadsbiljetter vid jämförelse med motsvarande värden hos SS, har slutligen värdena på diagrammen i bilagorna 7: f—7: h framställts företagsvis i ett särskilt diagram (*bilaga 7: i*). Även här framträder den stora rabatt, som erbjudes månadsbiljettresenärerna hos SJ och övriga järnvägar (med undantag för Lidingöbanorna).

Eftersom cirkeldiagrammen syfta till att jämföra trafikföretagens avgifter med motsvarande avgifter vid resa innerstaden — Hässelby Villastad med SS, bör det observeras, att bilden endast visar ett tvärsnitt av taxeläget vid ett visst av-

stånd från Stockholm, där avgifterna måhända kunna vara påverkade av särskilda förhållanden, som icke äro rådande vid andra platser på längre eller kortare avstånd från staden.

Stockholm den 17 mars 1958.

Stig Samuelson

Tage H. Lund

**ÖVERSIKT ÖVER VISSA GILTIGHETSBESTÄMMELSER VID STOR-STOCKHOLMS
TRAFIKFÖRETAG (MARS 1958).**

Företag	Periodkort										Avgift för barn 6—12 år	
	Årskort	Kvartals- kort (3-mån.)	Månadsbilj. (Obeogräs.)	Halvmånadsbilj. (Obeogräs.)	Vecko- biljett		Antal frimån. å mån.- bilj. per år	Förköp av mån.- bilj. (antal dagar)	Månadsbiljetts giltighet utöver kalendermånaden	Återbetalas avgift, erlagd då kort glömts?	Kontant resa	Periodkort
					Obeogräs. (visér)	Begräns. (klipp)						
Statens Järnvägar (SJ)	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	0	5	Nej	Nej	Halv	Halv
Stockholm—Nynäs järnväg (SNJ)	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	0	5	Nej	Nej ¹	Halv	Halv
Stockholm—Roslagens järn- vägar (SRJ)	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	2	5	0300 den 1 (mån. efter)	Nej	Halv	Halv
Djursholmsbanorna	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	2	5	0300 den 1 (mån. efter)	Nej	Halv	Halv
Stockholm—Saltsjöns järn- väg (SSnJ)	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	1	4—7	Mot Sthlm 1:sta vard. efter	2 resor/mån.	Halv ²	c:a ½ + 15 %
SJ biltrafik	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	0	5	Mot Sthlm 1:sta vard. efter	Nej	Halv	70 % av hel avgift + kr 4
Stockholms Läns Omnibus AB (SLO)	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	0	Ej begr.	Första vard. efter	Nej	Halv	Halv
Busstrafiken Stockholm— Björknäs—Värmdö (BSBV)	Ja ⁴	Ja ⁴	Ja	Ja	Nej	Nej	1	4—7	Mot Sthlm 1:sta vard. efter Från » 0400 1:sta vard. efter	2 resor/mån.	Halv	c:a ½ + 15 %
Busstrafiken Stockholm— Södertörn (BSS)	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	1	4—7	Mot Sthlm 1:sta vard. efter Från » 0400 1:sta vard. efter	2 resor/mån.	Halv	c:a ½ + 15 %
Mälardöarnas Omnibus AB	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	0	1	Mot Sthlm 1:sta vard. efter	Nej	Halv	Halv
Lidingöbanorna	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	0	2 vard.	2 dagar före och 1 dag efter	Ja	Halv ⁵	Halv ⁵
Trafik AB Stockholm—Nynäs	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	0	Ej begr.	Nej	Ja	Halv	Halv
Stockholms Spårvägar	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	0	3	Första vard. efter	Nej	Full ³	Full ³

¹ Avgöres från fall till fall. — ² Dock minst 50 öre. — ³ Ett barn under 7 år utan avgift då vuxen medföljer. — ⁴ Endast för personal vid vissa industrier. — ⁵ Barn i åldern 7—12 år betalar på buss hel avgift, på tåg avgift för en zon kortare resa.

forts. nästa sida

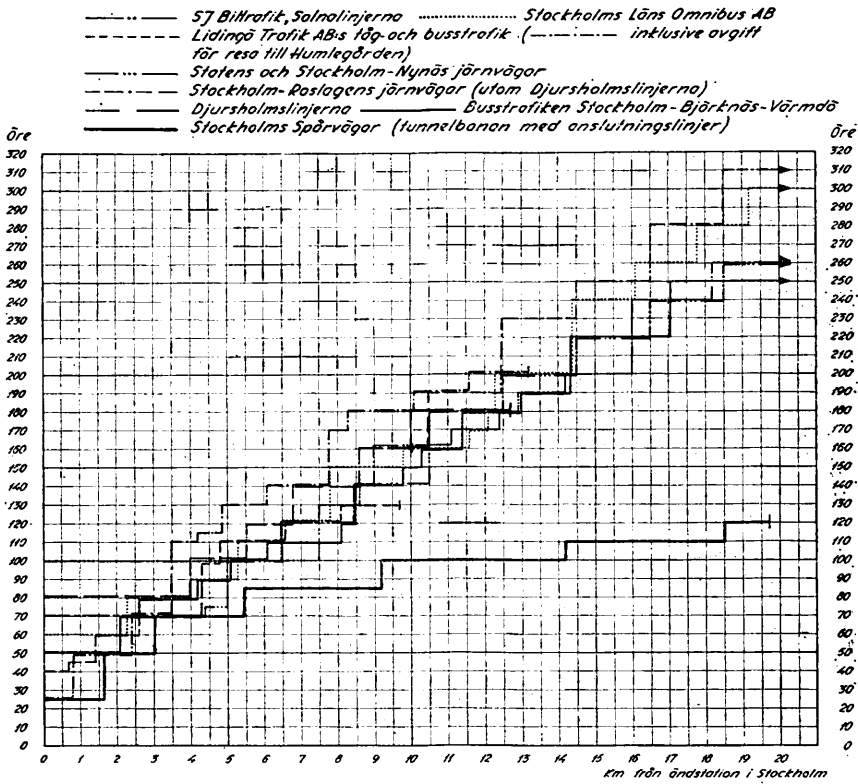
Bilaga 7: a.

forts.

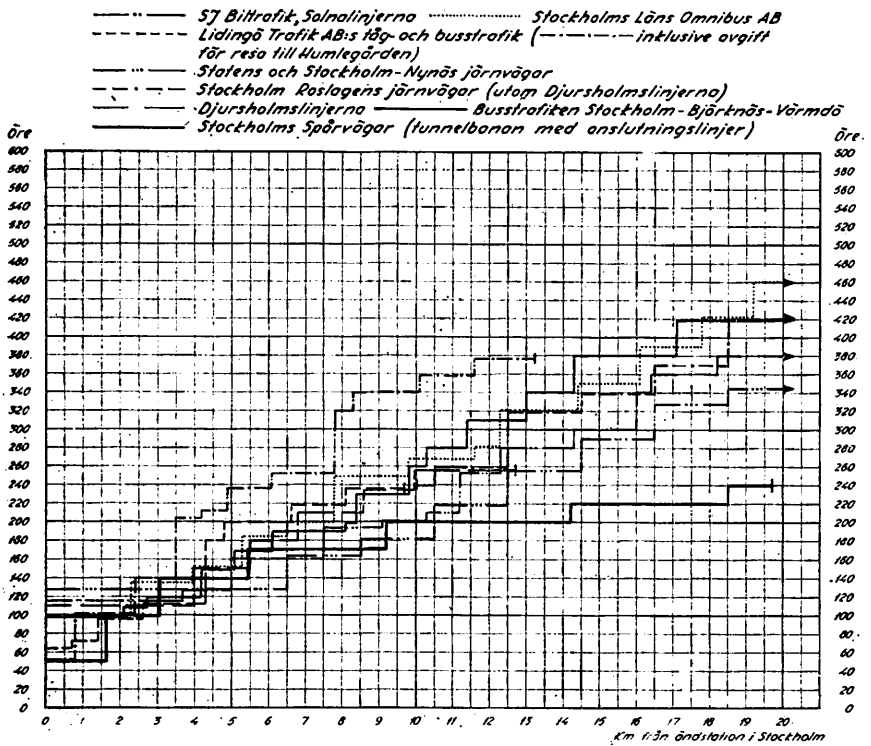
Företag	Kort för stud.		Stud. bilj. gäller		ToR neds.	Rabattbiljetter			Tillägg i nattrafik		Avgift för större hund	Avgift för ledarhund för blind	Avgift för barnvagn	Alternativ giltighet tåg/buss	Överg. till SS innerstadsnät	Familjerabatt vid köp av flera mån.-bilj.
	Barnmån.-bilj. till antal levn.-år	Terminkort till antal levn.-år	Vard.	SoH		I karta eller häfte om (1 enkla resor)	Ge en rabatt av (i %)	Skall förbrukas inom	Kontant resa	Kortresa						
Statens Järnvägar (SJ)....	20	—	Ja	Ja	Ja	22	9 ⁴	Oinskr.	Nej	Nej	} 1 hund ½ avg. 2—3 hundar 1 avg.	Fritt	Fritt ⁶	Ja, mot tillägg	Nej	Nej
Stockholm—Nynäs järnväg (SNJ)	20	—	Ja	Ja	Ja	22	9 ⁴	Oinskr.	Nej	Nej		Fritt	Fritt ⁶	Ja	Nej	Nej
Stockholm—Roslagens järnvägar (SRJ) Djursholmsbanorna	20	—	Ja	Ja	Ja	10	10 ⁴	Ett år	Nej	Nej		Fritt	Kr 1:50	Nej	Nej	3 barnbilj: 10 % 4 » : 20 % 3 » : 10 % 4 » : 20 %
Stockholm—Saltsjöns järnväg (SSnJ)	20	25 t.	18.00 ²	Nej ²	⁵	10	c:a 10	Oinskr.	Nej	Nej	60 öre	60 öre	Fritt	Ja (delvis)	Nej	Nej
SJ biltrafik	20	20 t.	17.00 ⁸	Nej ⁸	⁵	10	20	12 mån.	70 öre	70 öre	Halv avg.	Fritt	Kr 1:50	Ja (delvis)	Nej	Nej
Stockholms Läns Omnibus AB (SLO)	20	120	Ja	Ja	⁵	12	17	Oinskr.	Nej	Nej	Halv avg.	Fritt	Fritt	Ja	Nej	3—5: 10 % 6— : 15 %
Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö (BSBV)	20	25 t.	18.00 ²	Nej ²	Nej	10	10—15	Oinskr.	50 öre	50 öre	Halv avg.	Fritt	Fritt	Nej	Nej	Nej
Busstrafiken Stockholm—Södertörn (BSS)	20	25 t.	18.00 ²	Nej ²	Nej	10	10—15	Oinskr.	50 öre	50 öre	Halv avg.	Fritt	Fritt	—	Nej	Nej
Mälardöarnas Omnibus AB	—	20	6.30— 18.00	Nej	Nej	10	0—23	Oinskr.	Nej	Nej	Halv avg.	Fritt	Fritt	—	Nej	Nej
Lidingöbanorna	—	20 t.	18.00 ²	Nej ²	Nej	11, 25	9—20	Oinskr.	50— 100%	0— 50%	45 öre	45 öre	45 öre	Ja, delvis mot tillägg	⁷	Nej
Trafik AB Stockholm—Nynäs	20	—	Ja	Nej	Nej	—	—	—	—	—	Halv avg.	Halv avg.	Varierande avg.	Nej	Nej	Nej
Stockholms Spårvägar	—	20 t.	16.30 ³	Nej	Nej	Nej	—	—	100%	Nej	Full avg.	Viss neds.	Fritt	—	⁷	Nej

¹ Endast inom Stockholm. — ² Utan inskränkning mot 20 % förhöjning (inskränkningarna gäller vid SSnJ, BSBV och BSS endast terminkort). — ³ Kompletterande klippkort försäljes för senare resor. — ⁴ Räknat på ToR-priset. — ⁵ I vissa relationer. — ⁶ Under rusningstid 1:50 (inskrivet resgods). — ⁷ Periodkort kan utfärdas att gälla även för övergångsresa på innerstadslinje mot tillägg. — ⁸ Utan inskränkning mot förhöjning av c:a kr 4: — per månad.

Bilaga 7: b.

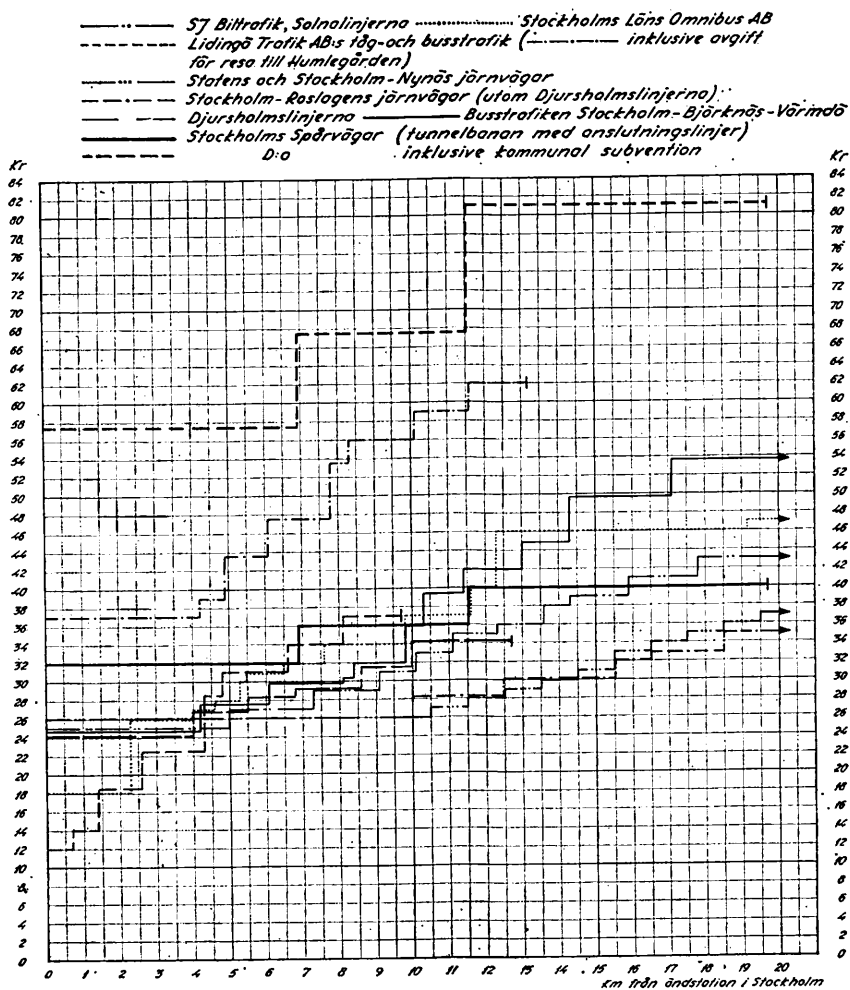


Några lokaltrafikföretags högsta avgifter vid avstånd 1—20 km.
 Avgift för enkel (enstaka) resa.



Några lokaltrafikföretags högsta avgifter vid avstånd 1—20 km.
 Avgift för fram- och återresa (tur och retur- eller parbiljett).

Bilaga 7: d.



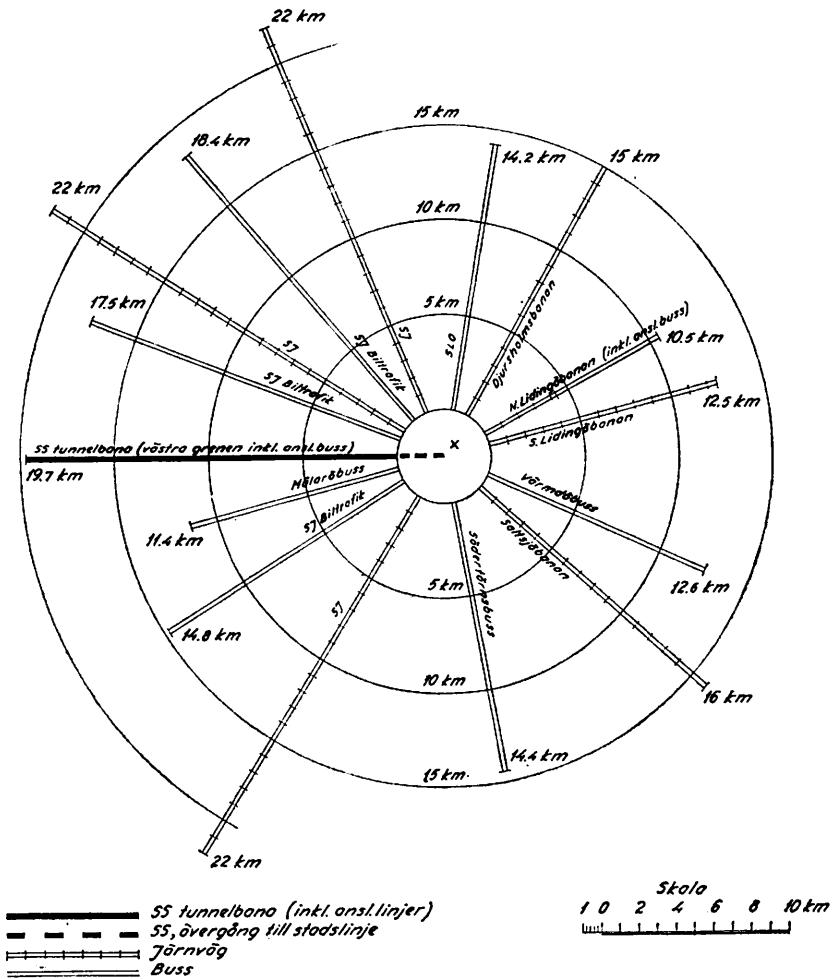
Några lokaltrafikföretags högsta avgifter vid avstånd 1—20 km.
 Avgift för månadsbiljett ($\frac{1}{12}$ av årskostnaden).

**SAMMANDRAG AV LOKALTRAFIKFÖRETAGENS BILJETTAVGIFTER
I STOR-STOCKHOLM.**

Avstånd från ändstation i Stockholm (för SS Kungsg./Centralen) km	Avgift för <i>enkel</i> (enstaka) resa varierar mellan (i öre)			Avgift för <i>fram- och återresa</i> (med parti-, rabatt- eller tur- och returbiljett) varierar mellan (i öre)			Avgift för <i>månadsbiljett</i> varierar mellan (i kronor)		
	<i>lägst</i>	<i>högst</i>	SS T-bana med anslutn.-linjer ¹	<i>lägst</i>	<i>högst</i>	SS T-bana med anslutn.-linjer ¹	<i>lägst</i>	<i>högst</i>	SS T-bana med anslutn.-linjer ¹
2	45	100	50	88	130	100	15:—	30:—	32:— (57: 38 ²)
4	50	120	70	100	240	140	18:—	30:—	32:— (57: 38 ²)
6	70	150	85	112	300	170	23: 83	35:—	32:— (57: 38 ²)
8	80	150	85	128	300	170	26:—	36:—	36:— (67: 50 ²)
10	100	220	100	160	440	200	26:—	50:—	36:— (67: 50 ²)
12	105	220	100	168	440	200	28:—	50:—	40:— (81: — ²)
14	135	250	100	200	440	200	30:—	50:—	40:— (81: — ²)
16	170	280	110	200	560	220	32: 08	60:—	40:— (81: — ²)
13	170	280	110	220	560	220	32: 91	60:—	40:— (81: — ²)
20	180	320	—	240	560	—	35:—	60:—	—

¹⁾ Taxan fram till den 1 mars 1959. — ²⁾ Inkl. kommunal subvention.

Bilaga 7: h.



Beräknad maximal restlängd för resor med periodkort à 67 öre/resa
 vid lokaltrafikföretag i Stockholmsområdet.

Bilaga 8.

P.M. MED BESKRIVNING AV TVÅ TYPEXEMPEL PÅ ORGANISATION
I FORM AV KONSORTIUM RESPEKTIVE MODER-
BOLAG—DOTTERBOLAG.

I. Konsortium.

*Scandinavian Airlines System, Denmark—
Norway—Sweden, S.A.S.*

S.A.S. är ett konsortium, där de avtalslutande parterna utgöres av tre bolag nämligen Det Danske Luftfartselskab A/S Köpenhamn, Det Norske Luftfartsselskap A/S, Oslo, och Aktiebolaget Aerotransport, Stockholm. Såsom konsortium är S.A.S. icke registrerat.

Gentemot tredje man svarar parterna solidariskt för alla förpliktelser, som uppkommer för konsortiet i samband med dess verksamhet. Inom konsortiet skall parternas inbördes förhållande vara $\frac{3}{7}$, $\frac{2}{7}$ och $\frac{2}{7}$ för det svenska, danska respektive norska bolaget. I dessa proportioner har bolagen svarat för tillkomsten av startkapitalet på 157,5 miljoner kronor.

Parterna äger gemensamt all konsortiets egendom och alla rättigheter i dessa proportioner. Vinst eller förlust av verksamheten delas i samma proportioner. Med undantag av fast egendom äger emellertid SAS — utan att höra parterna — fritt förfoga över bolagens tillgångar, som vore de ägda av konsortiet. Den fasta egendomen förhyres av SAS.

Enligt konsortialavtalet skall trafikverksamheten bedrivas efter sunda affärs-
mässiga principer. Om emellertid vederbörande statliga myndigheter så begär, äger någon av parterna fordra, att konsortiet, på villkor varom överenskom-
melse kan träffas, åtager sig sådan inrikes trafik, som inte kan anses motiverad
ur affärsässig synpunkt.

Konsortiets angelägenheter skall handhas av en styrelse, ett arbetsutskott och en eller flera direktörer.

Styrelsen skall bestå av de personer, som vid varje tidpunkt är medlemmar av ABA:s, DDL:s och DNL:s styrelser. Eftersom bolagen har olika antal styrelse-
ledamöter (ABA 14, DDL 10 och DNL 6), skall dock vid styrelsesammanträde i SAS högst sex representanter för vardera parten ha rösträtt. Styrelsen utser inom sig för ett år åt gången en ordförande, en förste vice ordförande och en andre vice ordförande. Dessa befattningar skall alternera mellan parterna, om inte styrelsen enhälligt beslutar annorlunda. Styrelsen bestämmer vilka personer, som skall äga rätt att företräda konsortiet och med bindande verkan teckna dess firma.

Styrelsen är beslutför, när minst tre medlemmar från envar av parterna är närvarande. Varje i sammanträdet deltagande röstberättigad medlem äger en röst. Såsom styrelsens beslut gäller i princip den mening, som omfattas av de flesta röstande. Vid lika röstetal har ordförande utslagsröst.

Styrelsen åligger bl.a:

att behandla konsortiets årsbudget, årsbokslut och trafikprogram,

att meddela erforderliga föreskrifter angående arbetsutskottets verksamhet och befogenheter,

att utse verkställande direktör, övriga direktörer och högre befattningshavare samt fastställa deras lönevillkor,

att besluta om viktigare nyanskaffningar och andra inköp samt

att besluta i viktigare försäkringsfrågor.

Arbetsutskottet består av styrelsens ordförande, förste och andre vice ordförandena och tre andra styrelsemedlemmar, av vilka var och en av parterna utser en. Utskottets medlemmar skall fungera under ett år åt gången.

Konsortiets verkställande direktör skall ha samma befogenheter och åliggerden, som normalt tillkommer verkställande direktören i ett aktiebolag, såväl i förhållande till styrelsen, arbetsutskottet och konsortiets personal som i förhållande till tredje man. Verkställande direktören eller någon annan direktör bör inte vara medlem av någon av parternas styrelse. Vid anställning av personal skall verkställande direktören och i förekommande fall styrelsen på allt sätt söka åvägabringa en så rationell och effektiv organisation som möjligt. Då högre befattningshavare skall tillsättas, flygande personal anställas eller utbildas liksom också när utlandsrepresentanter, tekniska specialister och ingenjörer skall utses, tages i första rummet hänsyn till, att konsortiets verksamhet bör bedrivas affärsmässigt. I andra hand gäller att vid val mellan lika kvalificerade personer skäligen hänsyn tages till önskemålet att uppnå en rimlig fördelning mellan svenskar, danskar och norrmän.

Konsortiets räkenskapsår omfattar tiden 1 oktober—30 september. Samtliga kostnader och intäkter uppkomna i konsortiets verksamhet ingår i räkenskaperna. Statsbidrag, som utgått för inrikestrafiken, inräknas i en särskild post bland konsortiets intäkter. Enligt vad under hand inhämtats, anser SAS sig numera som regel icke böra mottaga statligt bidrag. Dock utgår för den nordnorska inrikestrafiken ett statsbidrag med belopp, som ej överstiger 1 miljon norska kronor per år. SAS avtalar understundom med andra flygbolag, att dessa skall verkställa transportprestationer. Betalningen härför erlægges av SAS och konsortiet tar även hand om intäkterna, en viss motsvarighet sålunda till rederiernas timecharteravtal. I samband med bokslutet skall enligt konsortialavtalet företagas sådana avskrivningar på konsortiets tillgångar och sådana avsättningar till att möta särskilda risker, som styrelsen ur affärsmässig synpunkt finner påkallade.

Styrelsen bestämmer, om och i vad mån vinst skall utdelas till parterna eller inneslå hos konsortiet. Styrelsen bestämmer likaså, om i vad mån förlust skall täckas genom inbetalningar till konsortiet från parterna.

I bokslutet per den 30 september 1956 verkställdes extra avskrivningar utöver de ordinarie med 15,9 miljoner kronor. Därefter kvarstående överskott på 10,5 miljoner kronor utdelades till konsortiets medlemmar. I samma bokslut redovisade SAS totalt tillgångar uppgående till 405 miljoner kronor. Som ovan nämnts har dessa tillgångar till ett belopp av 157,5 miljoner kronor tillskjutits av de avtalssslutande parterna ABA, DDL och DNL i proportionerna $\frac{3}{7}$, $\frac{2}{7}$ respektive $\frac{2}{7}$. ABA har sålunda tillskjutit 67,5 miljoner kronor och DDL och DNL vardera 45 miljoner kronor. I övrigt har kapitalet anskaffats genom långfristiga lån dels från konsortiets medlemmar (12,9 miljoner kronor), dels på den amerikanska marknaden (118,1 miljoner kronor) och dels genom diverse övriga skulder (116,1 miljoner kronor).

Den svenska parten i konsortialavtalet, ABA, redovisar per den 30 september 1956 tillgångar på totalt 72,9 miljoner kronor. Tillgångarna består främst av byggnader (13,1 miljoner kronor) och andelar av SAS' tillgångar, som i balansen upptagits till 57 miljoner kronor. Dessa tillgångar är finansierade genom dels ett aktiekapital på 50 miljoner kronor, dels långfristiga skulder på 21,5 miljoner kronor och dels kortfristiga skulder på 1,4 miljoner kronor.

ABA:s aktiekapital på 50 miljoner kronor är fördelat på två aktiesatser (A och B), vardera på 25 miljoner kronor. Aktierna i serie A ägs av Svenska staten. Aktierna i serie B ägs av Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolaget, vars aktier i sin tur är spridda på den privata svenska industrien. Aktieägare av serien A äger rätt att utse sju styrelseledamöter, och aktieägare av serien B äger rätt att utse likaledes sju styrelseledamöter i ABA. Styrelsens ordförande skall väljas bland de styrelseledamöter, som utsetts av A-aktieägarna. Styrelsen skall utse ett arbetsutskott, som består av två av de styrelseledamöter, som är valda av A-aktieägarna, och två av de styrelseledamöter som är valda av B-aktieägarna. Ordförande i arbetsutskottet skall utses bland de båda sistnämnda ledamöterna, om framställning därom göres av flertalet av de styrelseledamöter, som valts av B-aktieägarna.

Schematiskt framställt betyder äganderättsförhållandena sålunda, att svenskarna äger $\frac{3}{7}$ av SAS' tillgångar. Denna andel är i två lika stora proportioner fördelad på svenska staten respektive den privata svenska industrien.

ABA redovisar ingen vinst. Intäkterna utgöres av dels hyror för den fasta egendom, som disponeras av SAS, och dels överskott av SAS' rörelse. Sedan kostnaderna blivit täckta, har intäkterna uteslutande använts till avskrivning av bolagets andel av SAS' tillgångar.

Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag redovisade per den 30 september 1956 en vinst på c:a 158 000 kronor. Denna vinst härledes uteslutande från ränteavkastning på kapital i bank och utdelning på några aktier i Saab och

Wikmanshytte Bruks Aktiebolag, som bolaget äger. Vinsten har helt använts till nedskrivning av den balanserade förlust, som uppkommit under den tid, flygtrafiken gav sämre ekonomiskt resultat än f.n.

Svenska staten eller svenska industrien har sålunda hittills inte fått någon utdelning på sin aktieinvestering i flygtrafiken.

II. Moderbolag—dotterbolag.

Sveriges centrala restaurangaktiebolag med anslutna dotterbolag.

Sveriges centrala restaurangaktiebolag har bildats enligt beslut av 1945 års riksdag.

Skälet för den omorganisation, som härigenom kom till stånd, var att undanröja vissa olägenheter, som ansågs förenade med kontrollstyrelsens dubbelställning såsom direktivgivande och kontrollerande organ i förhållande till de fem restaurangbolag, som bl.a. har till uppgift att utöva sådan folkrestaurangrörelse, som icke får omhänderhavas av enskild restauratör.

Föregående år, 1944, hade framlagts och prövats ett förslag, som icke antogs och vilket åsyftade, att bolagets verksamhet skulle överflyttas på ett enda aktiebolag med starkt statligt inflytande och med hela riket såsom verksamhetsområde. Den sedermera genomförda nu gällande organisationen innebär i huvudsak följande.

Centralbolagets aktiekapital består dels av stamaktier till ett belopp av 50 000 kronor dels av preferensaktier till ett belopp av högst 14 950 000 kronor. Stamaktierna är avsedda att innehavas av fem inom ifrågavarande verksamhetsområde erfarna enskilda personer, som samtidigt intar en fri och självständig ställning. Dessa aktieägare utses av kungl. maj:t. Garantier har skapats mot att de privatägda aktierna förvärvas av icke önskvärda personer. Preferensaktierna ägs av staten.

Dotterbolagens aktiekapital är liksom centralbolagets uppdelat på ett mindre stamaktiekapital, för varje bolag 20 000 kronor, som efter beslut av vederbörande länsstyrelse får förvärvas av högst tio enskilda, därtill lämpade personer samt ett större i förhållande till verksamhetens omfattning bestämt preferensaktiekapital. Sistnämnda kapital, som för de olika dotterbolagen i storleksordning varierar mellan 730 000 kronor och 5 980 000 kronor, äges av centralbolaget.

Organisationen är uppbyggd med syfte att förena en fast central ledning med en stark lokal förankring.

Centralbolagets styrelse består av 8 ledamöter med 4 suppleanter för dem. Kungl. Maj:t utser halva antalet och bolagsstämman de övriga.

Dotterbolagens styrelser består av 5 ledamöter med lika många suppleanter. Genom detta relativt stora antal kan såväl de lokala intressena som centralbolaget erhålla sin representation. Suppleanterna är närvarande vid samman-

trädena och representanterna för respektive orter brukar från år till år alternera i egenskap av ledamot respektive suppleant. Ärendena förbereds vanligen av ett arbetsutskott, bestående av styrelsens ordförande, ytterligare en styrelseledamot, som regel centralbolagets representant, samt verkställande direktören. Sambandet med centralbolaget upprätthålles på styrelsenivå ytterligare därigenom, att ledamöter eller suppleanter i dotterbolagen kan utses till motsvarande funktioner i centralbolagets styrelse.

Vid organisationsfrågans behandling betonades betydelsen av den lokala medbestämmanderätten. Sålunda framhöll departementschefen möjligheten av att inom ett stort landsomfattande företag lämna utrymme för en viss decentralisering av verksamheten. Det förutsattes därför, att centralbolaget skulle beakta vikten av, att dotterbolagen tillerkändes den rörelsefrihet inom bolagsorganisationen, som vore möjlig att genomföra och att givetvis intet hindrade dotterbolagen att för egen del samarbeta med vederbörande lokala myndigheter. Bevillningsutskottet anslöt sig till dessa synpunkter. Dotterbolagens handlingsfrihet finge alltså inte i onödan begränsas, utan de borde ha möjlighet att gentemot de lokala myndigheterna och eljest i frågor, som berörde enbart lokala förhållanden, handla relativt självständigt.

Organisationen synes också fungera enligt dessa principer. Centralbolaget innehar utskänkningstillstånden, utövar den allmänt direktivgivande och kontrollerande verksamheten och handlägger dessutom vissa särskilda ärenden gemensamt för hela koncernen, medan de löpande arbetsuppgifterna, särskilt de lokalt betonade, i huvudsak självständigt ombesörjes av dotterbolagen.

Centralt handläggs personalfrågor såsom förhandlingar och avtal med tjänste- och kollektivpersonal samt frågor om tjänste- och pensionsreglementen. Varje dotterbolags styrelse utser sin verkställande direktör, men beslut härom skall för godkännande underställas centralbolagets styrelse.

Centralbolaget fastställer enhetligt för hela koncernen de priser, som dotterbolagen får tillämpa.

Upphandlingsfrågorna är däremot i stort sett decentraliserade. Viss centralupphandling förekommer men icke genom centralbolaget. Dotterbolaget i Stockholm upphandlar exempelvis kolonialvaror för samtliga företag och bolaget i Göteborg västkustfisk även för de övriga dotterbolagen.

Centralbolaget utövar driftkontroll med ledning av månadsvis upprättade fullständiga bokslut för dotterbolagen. Driftekonomien är i dessa bokslut renodlad, så att företagens lönsamhet kan bedömas genom jämförelser av exempelvis bruttovinst- och omkostnadsprocenttal.

All projektering sker under centralbolagets överinseende. Nyetablering eller nedläggande av rörelse kräver alltså godkännande av detta bolag. Ett dotterbolag kan anlita egen arkitekt för ny- eller ombyggnad eller överlåta denna uppgift åt centralbolagets arkitektkontor, men detta kontor skall i varje fall slutgiltigt granska och godkänna upprättade förslag.

Enligt uttalanden under organisationsfrågans beredning får rörelsen icke betraktas såsom ett skatteinstrument utan bör drivas så, att fördelarna av en god skötsel kommer konsumenterna själva till godo.

I dotterbolagen medför preferensaktierna, vilka, såsom nämnts, ägs av centralbolaget, framför stamaktierna rätt till årlig utdelning av varje bolags vinst intill 5 % å aktiebeloppet ävensom rätt att, om under ett eller flera år sådan utdelning ej kunnat lämnas, av följande års vinst bekomma vad som brustit, innan utdelning å stamaktierna får äga rum. Därutöver medför preferensaktierna icke rätt till utdelning av vinsten.

För centralbolaget gäller motsvarande bestämmelser om vinstutdelning med tillägg, att återstående vinst, som ej avses för inlösen av preferensaktier, skall inlevereras till statsverket.

Centralbolaget har genom sin ställning möjlighet att utöva en clearing av vinster och förluster mellan dotterbolagen. Under rådande för folkrestaurangbranschen ogynnsamma konjunktur har sålunda centralt tillgängliga vinstmedel disponerats för att täcka dotterbolags årsförlust.

BERÄKNING AV KAPITALTJÄNSTKOSTNADERNA FÖR DEN KOLLEKTIVA TRAFIKVERKSAMHETEN I STOR-STOCKHOLM
ÅREN 1957 och 1970.

På grundval av uppgifter, som lämnats av trafikföretagen för år 1957, har i det följande verkställt en beräkning av enhetliga kapitaltjänstkostnader vid rådande prisnivå och ränteläge (5 %). Kostnaderna, som beräknats efter i stort sett ensartade principer vid de olika företagen, har härvid uppdelats på följande grupper:

- a) banunderbyggnad,
- b) banöverbyggnad, stationer,
- c) kontaktledning, signalanläggningar,
- d) rullande materiel,
- e) vagnhallar, verkstäder, garage.

För samtliga företag med spårbunden trafik har i fråga om banunderbyggnaden kostnaderna räknats på historiska värden med 60 års amorteringstid, markvärdet oräknat. Kostnaderna i övrigt har grundats på återanskaffningsvärdena efter trafikföretagens egna kostnadsbedömningar. För busstrafiken har dock använts enhetliga återanskaffningsvärden, varvid räknats med 90 000 kronor per buss för vagnmaterielen och 30 000 kronor per buss för verkstäder och garage.

För förortstrafikföretagen (ej Stockholms Spårvägar) har tillämpats avskrivningstider i huvudsak överensstämmande med de vid Statens Järnvägar tillämpade, nämligen:

Likrikstarstationer, kablar, driftbyggnader, spår och stationsanläggningar...	30 år
Vagnar för spårbunden trafik	30 »
Kontaktledning, signalanläggningar	25 »
Bussar	10 »

Vid beräkningarna har medtagits uppgifter från följande förortstrafikföretag: Statens Järnvägar (järnvägs- och busstrafik), Stockholm—Roslagens järnvägar (järnvägs-, förortsbane- och busstrafik), Stockholm—Nynäs Järnvägs Aktiebolag (järnvägs- och busstrafik), Järnvägs Aktiebolaget Stockholm—Saltsjön (förortsbane- och busstrafik), Lidingöföretagen (förortsbane- och busstrafik), Mälarsjöarnas Omnibuss Aktiebolag (busstrafik) jämte övrig förortsbustrafik (ej Stockholms Spårvägar), representerande en i sammanhanget oväsentlig kostnadspost.

Kapitaltjänstkostnaderna för Stockholms Spårvägar har redovisats efter nu gällande avskrivningsnormer, vilka i allt väsentligt visat sig motsvara samma årskostnader som de för övriga företag tillämpade normerna.

Kapitaltjänstkostnader 1957.

I följande tabell har redovisats de *beräknade* årliga kostnaderna för samtliga företag, Stockholms Spårvägar respektive samtliga förortstrafikföretag för år 1957:

Trafikföretag	Kapitaltjänstkostnader, mkr/år					
	Banunderbyggnad	Banöverbyggnad Stationer	Kontaktledning Signalanläggningar	Rullande materiel	Vagnhallar Verkstäder Garage	S u m m a
Samtliga företag	19,3	10,9	4,8	38,5	10,1	83,6
spårtrafik	19,3	10,9	4,4	22,2	5,9	62,7
busstrafik	—	—	0,4	16,3	4,2	20,9
Stockholms Spårvägar	19,0	6,5	3,1	25,6	8,1	62,3
spårtrafik	19,0	6,5	2,7	15,6	4,9	48,7
busstrafik	—	—	0,4	10,0	3,2	13,6
Samtliga förortsföretag	0,3	4,4	1,7	12,0	2,0	21,3
spårtrafik	0,3	4,4	1,7	6,6	1,0	14,0
busstrafik	—	—	—	6,3	1,0	7,3

Sammanlagt belöpte sig kapitaltjänstkostnaderna till 83,6 miljoner kronor per år, varav för spårbunden trafik 62,7 miljoner kronor och för busstrafik 20,9 miljoner kronor. Av totalkostnaderna representerade Stockholms Spårvägar omkring 75 % (62,3 miljoner kronor) och övriga företag c:a 25 % (21,3 miljoner kronor). I avseende på banunderbyggnaden hänförs sig huvuddelen av kapitaltjänstkostnaderna (efter historiska värden) till Stockholms Spårvägar, där tunnelbaneanläggningarna utgör en helt dominerande post. För övriga grupper representerar detta företags andelar 55—80 % av totalkostnaderna. De fasta anläggningarnas årskostnader belöpte sig till sammanlagt 45,1 miljoner kronor och den rullande materielens till 38,5 miljoner kronor, varav för Stockholms Spårvägar 36,7 respektive 25,6 miljoner kronor.

Kapitaltjänstkostnader 1970.

Ett försök har även gjorts att beräkna kapitaltjänstkostnaderna omkring 1970. Härvid har förutsatts i huvudsak den utbyggnad av trafikanläggningarna, som skisserats i trafikutredningens huvudbetänkande, kap. IX.

Tunnelbanesystemet nr I har sålunda antagits utbyggt i fullständigt skick till Älvsjö, Södertörns Villastad respektive Bagarmossen i söder och Hässelby Strand i väster. System II har förutsatts utbyggt till sträckningen Vårby—Gärdet (sammanlagt för båda systemen 64 km dubbelspår linjesträckor). SS-kostnaderna för den rullande materielen har beräknats efter det framtida trafikunderlaget och den omställning av trafikverksamheten, som tunnelbanesystemets utbyggnad medför.

För Statens Järnvägar har vissa smärre utbyggnader antagits genomförda på huvudlinjernas förortssträckor, bl.a. ombyggnad av en del stationer och förbättrad signalutrustning. Inga ytterligare dubbelspår har emellertid förutsatts utbyggda. Nya motorvagnståg har antagits insatta i lokaltrafiken på Stockholm med utvidgade skötselutrymmen på Hagalunds driftbangård.

För Roslags- och Djursholmsbanorna har förutsatts utbyggnad av Östra station samt av den enkelspåriga sträckan över Stocksundet till dubbelspår.

Nynäsbanan har antagits förbättrad med flera och längre mötesspår på befintliga stationer samt komplettering av signalanläggningarna.

Saltsjöbanan har förutsatts byggd med dubbelspår på vissa sträckor mellan Duvnäs och Neglinge och ett ytterligare plattformsspår vid Slussen-stationen. Dessutom har medtagits årskostnaderna för den skisserade enkelspåriga tunnelinfarten under Danvikskanalen.

I fråga om Lidingöbanorna har endast smärre utbyggnader ansetts erforderliga under den aktuella tidsperioden.

För den rullande materielen vid förortstrafikföretagen har årskostnaderna i flertalet fall beräknats efter det framtida trafikunderlaget genom proportionering efter 1957 års siffror. I ett par fall har noggrannare beräkningar legat till grund för årskostnadsberäkningarna.

I följande tabell redovisas de sålunda beräknade kapitaltjänstkostnaderna för år 1970:

Trafikföretag	Kapitaltjänstkostnader, mkr/år					
	Banunderbyggnad	Banöverbyggnad Stationer	Kontaktledning Signalanläggningar	Rullande materiel	Vagnhallar Verkstäder Garage	S u m m a
Samtliga företag	40,2	17,1	11,3	63,8	13,9	146,3
spårtrafik	40,2	17,1	11,3	34,1	7,8	110,5
busstrafik	—	—	—	29,7	6,1	35,8
Stockholms Spårvägar	37,9	11,4	8,5	38,4	9,9	106,1
spårtrafik	37,9	11,4	8,5	21,3	5,9	85,0
busstrafik	—	—	—	17,1	4,0	21,1
Samtl förortsföretag	2,3	5,7	2,8	25,4	4,0	40,2
spårtrafik	2,3	5,7	2,8	12,8	1,9	25,5
busstrafik	—	—	—	12,6	2,1	14,7

Sammanlagt har kapitaltjänstkostnaderna beräknats uppgå till 146,3 miljoner kronor per år, varav för spårbunden trafik 110,5 miljoner kronor och för buss- trafik 35,8 miljoner kronor. Stockholms Spårvägar representerar även vid denna tidpunkt omkring 75 % (106,1 miljoner kronor) av dessa kostnader och övriga företag c:a 25 % (40,2 miljoner kronor). Av banunderbyggnadskostnaderna på

40,2 miljoner kronor per år utgör Stockholms Spårvägars 37,9 miljoner kronor vilka kostnader enligt det nu gällande tillståndsavtalet skall bestridas av Stockholms stad. Årskostnaderna för fasta anläggningar beräknas till sammanlagt 82,5 miljoner kronor och för rullande materiel till 63,8 miljoner kronor, varav för Stockholms Spårvägar 67,7 respektive 38,4 miljoner kronor.

Stockholm i december 1958.

Stig Samuelson