

DEN KOLLEKTIVA  
FÖRORTSTRAFIKEN I  
STOCKHOLMSOMRÅDET

*BETÄNKANDE*

AVGIVET

AV

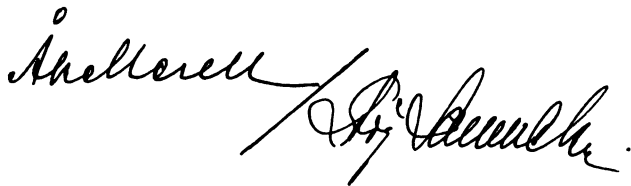
STOR-STOCKHOLMS TRAFIKUTREDNING

AV ÅR 1949

Del III. Utredning rörande möjligheterna att  
åstadkomma en samordning mellan de kollektiva  
trafikmedlen inom stockholmsområdet

Stor-Stockholms trafikutredning har härmed äran överlämna ett exemplar av den återstående delen av sitt betänkande, Del III Utredning rörande möjligheterna att åstadkomma en samordning mellan de kollektiva trafikmedlen inom stockholmsområdet.

Stockholm i juni 1959.



Åke Ericson

*Stockholm 1959*

---

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

## INNEHÅLLSÖVERSIKT

	Sid.
I. Inledning .....	5
II. Lokaltrafikens hittillsvarande utveckling .....	8
A. Lokaltrafikens uppkomst .....	8
B. Lokaltrafikens nuvarande omfattning .....	11
C. Trafikapparaten såsom offentlig nyttighet .....	14
D. Trafikföretagen såsom affärsföretag .....	19
III. Lokaltrafikens framtida utveckling .....	24
A. Befolkningsutvecklingen och trafikbehoven .....	24
B. Trafikområdets geografiska avgränsning .....	28
C. Företag som beröres av samordningsfrågan .....	30
D. Stor-Stockholms trafikutrednings förslag till plan för den kollektiva trafiken i stockholmstrakten .....	33
E. Trafikområdet betraktat ur administrativa synpunkter .....	35
IV Opinionsyttringar om lokaltrafikens nuvarande ordning .....	40
V. Lokaltrafikens organisation inom vissa storstadsområden i utlandet ..	42
VI. Koordinationsavtal mellan trafikföretag i Sverige .....	44
VII. Skäl för och emot en samordning av trafikföretagen i Stor-Stockholmsområdet .....	45
A. Fördelar .....	45
a) Rationellare planering och utbyggnad av trafikapparaten .....	45
b) Förbättrad utnyttjning av masstransportmedlen .....	48
c) Effektivare användning av förefintliga anläggningar m.m. ....	50
d) Förbättring av finansieringsmöjligheterna .....	52
e) Rationalisering genom stordrift .....	53
f) Enhetligt taxesystem .....	54
g) Möjligheter till samkörning .....	56
h) Förenklat meddelande av trafiktillstånd .....	56
B. Nackdelar .....	58
a) Upphörande konkurrens .....	58
b) Ökning av lönekostnaderna .....	58
c) Stordriftens olägenheter .....	59
VIII. Olika ifrågakommande organisationsformer för en samordning av lokaltrafikföretagen inom stockholmsområdet .....	61
A. Avtalsmässig samverkan, eventuellt med stöd av rådgivande topporgan .....	61

	Sid.
B. Förstatligande .....	62
C. Kommunalisering.....	62
D. Sammanfogande av de befintliga företagen i en ny, gemensam organisation .....	63
a) Det direktivgivande topporganets funktioner inom ett konsortium	63
b) De anslutna företagens funktioner inom ett konsortium .....	64
E. Avveckling av de nuvarande företagen och bildandet av ett nytt gemensamt .....	65
F. Lagstiftning .....	65
IX. Samordning genomförd i etapper .....	67
A. Koordination av anläggningsverksamheten.....	67
B. Koordination av driftverksamheten .....	70
C. Sammanslagning till två trafikföretag.....	71
X. Finansieringen och dess samband med organisationsfrågan .....	73
A. Finansiering enligt självbärighetsprincipen .....	73
B. Finansiering medelst såväl trafikintäkter som bidrag utifrån.....	79
a) Bidrag som ej behöver påverka organisationsformen.....	80
b) Bidrag som förutsätter bidragsgivarnas inflytande på företagsledningen .....	81
C. Bidragsbehovet i relation till kapitaltjänstkostnaderna .....	81
XI. Sammanfattning.....	85
 <b>Bilagor.</b>	
Bilaga 1. Karta över Stor-Stockholms trafiknät årsskiftet 1958—1959 ....	93
Bilaga 2. Översikt över lokaltrafikföretagen i Stor-Stockholm år 1957....	95
Bilaga 3. Sammanställning av årsredovisningen för några lokalföretag i Stor-Stockholm åren 1950—1956 .....	97
Bilaga 4. Karta över Stor-Stockholm (den $\frac{1}{1}$ 1958).....	101
Bilaga 5. Karta över Stockholms regionplaneområde .....	103
Bilaga 6. Lokaltrafikens organisation inom vissa storstadsområden i utlandet	105
Bilaga 7. P.M. angående förortstrafiktaxorna i Stor-Stockholm (mars 1958)	121
Bilaga 8. P.M. med beskrivning av två typexempel på organisation i form av konsortium respektive moderbolag-dotterbolag.....	139
Bilaga 9. Beräkning av kapitaltjänstkostnaderna för den kollektiva trafikverksamheten i Stor-Stockholm .....	145

## I. INLEDNING.

### A. Utredningsuppdraget.

I en till trafikutredningen överlämnad promemoria, dagtecknad den 24 april 1953, framhöll utredningens ordförande bl.a. att när exploateringsmöjligheterna inom Stockholms stads områden om några år vore till fullo utnyttjade, den fortsatta ökningen av Stor-Stockholms befolkning komme att helt och hållet förläggas till förortskommunerna, vilkas invånare icke kunde bli i åtnjutande av de billiga reskostnader, som spårvägsbolaget tillhandahåller. Ej heller kunde nuvarande och blivande förortsinvånare beredas de bekväma förbindelser till cityområdet, som tunnelbanesystemet om några år skulle erbjuda. Tunnelbanan hade nämligen planerats att tillgodose Stockholms stads trafikbehov. En förlängning av banan till andra kommuner stötte på svårigheter av administrativ och finansiell art. Önskvärdheten av en samordning av de olika trafikföretagens linjesträckningar så att befolkningen i förortskommunerna bekvämt kunde nå de centrala delarna i storstaden liksom även behovet av en enhetlig taxa för Stor-Stockholmsområdet accentuerades alltmer. Taxesystemen för trafikföretagen inom stockholmsområdet företedde nämligen stora olikheter såväl i vad avsåge taxans konstruktion som avgiften för samma reslängd.

Den tidigare i trafikutredningen förhandsvis diskuterade koordinations-tanken, som syftade till att på frivillighetens väg åstadkomma enhetlighet i taxehänseende, hade vid de överväganden, som under hand kommit till stånd, visat sig stöta på svårigheter. Genomförbarheten måste därför bedömas vara så pass besvärlig, att ett alternativ till denna koordinerings-tanke borde jämsides bli föremål för undersökningar. Detta alternativ skulle bestå i att sammanföra samtliga trafikföretag inom Stor-Stockholmsområdet till ett gemensamt företag, i vilket staten och berörda kommuner skulle ingå som intressenter, eventuellt tillsammans med de nuvarande enskilda trafikföretagen. Med uteslutande av andra skulle detta trafikföretag ha att ensamt ombesörja all kollektiv trafik.

Till särskilt övervägande borde i detta sammanhang upptagas frågan om hur ett eventuellt underskott på driften i fortsättningen skulle täckas och investeringsbehoven framdeles tillgodoses.

Mot bakgrunden av dessa synpunkter beslöt trafikutredningen vid sammanträde den 29 april 1953, att genom särskilt tillsatta utredningsmän en undersökning skulle verkställas om möjligheterna att få till stånd ett enhetligt trafiksystem inom Stor-Stockholm. Till utredningsmän utsågs ordföranden jämte ledamoten i trafikutredningen, spårvägsdirektören Hans von Heland och suppleanten, dåvarande sekreteraren i Stockholms förorters

samarbetsnämnd, försäkringsrådet Göte Blomqvist. Som huvudsekreterare har fungerat chefen för utredningskansliet, civilingenjör Stig Samuelson.

Utredningsmännen har i det följande redovisat sin undersökning, som icke varit föremål för något ställningstagande från trafikutredningens sida.

### B. Allmänna synpunkter.

Trafikutredningen har i sitt huvudbetänkande (kap. IX) redogjort för de trafiktekniska möjligheterna att för överskådlig tid tillgodose det kollektiva trafikbehovet i Stor-Stockholm. Härvid har framträtt önskvärdheten av att belysa och pröva möjligheterna att genom utvidgat samarbete mellan trafikföretagen främja en effektivisering av deras tjänster gentemot befolkningen utanför innerstaden.

Reskostnaderna och resmöjligheterna inom Stor-Stockholm är varierande. Varje trafikföretag inom stockholmsräjongen har sin egen prissättning, som är baserad på de ekonomiska förhållandena i företagets trafikverksamhet. Vid taxesättningen måste företaget slå ut transportkostnaderna på den egna trafikomslutningen. Med en självbärighetsprincip härvidlag har emellertid blandat sig en subventionering av det största trafikföretaget, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar, varjämte Statens Järnvägars lokala järnvägstrafik under de senaste åren beräknas ha lämnat underskott. Dessa förhållanden har medfört, att trafikanter från skilda delar av regionen kommit att få olika förmånsställning i avseende på prissättningen av de dagliga resorna. Härtill kommer, att även turtäthet och restidens längd är varierande för de olika trafikföretagen inom Stor-Stockholm på grund av skillnader i fråga om trafikunderlag, avstånd från innerstaden och olika slag av trafikmedel.

Tillgodoseendet av det kollektiva resbehovet kommer för förortsområdena utanför Stockholms stad hädanefter att spela en alltmer framträdande roll, då redan om några få år hela den beräknade befolkningsökningen i Stor-Stockholm kommer att falla på förortskommunerna. De kollektiva trafikmedlen tillgodoser genomsnittligt omkring  $\frac{3}{4}$  av persontrafiken över förortsinfarterna under den mest belastade rusningstimmen (huvudbetänkandet, sid. 72), en proportion som på längre sikt icke kan förväntas undergå några större förändringar. Stor-Stockholms befolkning beräknas år 1970 omfatta c:a 1,3 miljoner invånare, varav allenast c:a 350 000 i innerstaden (huvudbetänkandet, sid. 53). Förortskommunerna väntas vid den tidpunkten inrymma en halv miljon invånare eller mer än vad Stockholms stad då beräknas ha i sina ytterområden. Enligt den framlagda regionplanen beräknas stockholmsområdet år 1990 ha en befolkning av omkring 1,5 miljoner invånare, varav ungefär hälften i vardera Stockholms stad och förortskommunerna.

Den av befolkningsutvecklingen nödvändiggjorda utbyggnaden av de kollektiva trafikresurserna kommer att kräva betydande kostnader och insats av arbetskraft. De nya bostadsområdena bör om möjligt anläggas vid sådana kommunikationsleder, där trafikkapacitet finns tillgänglig eller utbyggnaden härav kräver minsta möjliga investeringsmedel. I samband härmed har man även att överväga och bedöma frågan, om icke effektiviteten i ett områdes trafikförsörjning i dagens läge bör ges företräde framför en standardhöjning av ett annat områdes trafikförbindelser. Det finns exempel på, att utbyggnadskostnaden av trafikförbindelser per nytillkommen invånare i ett bostadsområde skulle kunna uppgå till flera gånger det belopp, som en placering av bostadstillskottet vid en annan förbindelse skulle betinga.

Föreliggande utredning upptar efter inledande avsnitt om lokaltrafikens utveckling m.m. en diskussion rörande möjligheten av en enhetliggjord trafikrörelse och rörande de former, enligt vilka en sådan vore tänkbar. Frågan om samordning av trafiken behandlas med utgångspunkt bl.a. från de spörsmål och faktorer, som ovan angivits, samt från bedömningen, att ett effektivt fungerande kollektivt trafiksystem är en förutsättning för storstadssamhällets existens och fortsatta utbyggnad. Behovet av att samordna de olika trafikföretagen belyses genom förefintliga brister i det nuvarande systemet, men bedömes framförallt med hänsyn till de krav den fortsatta utvecklingen kan väntas föranleda.

Vid behandlingen av frågan om lämplig organisationsform diskuteras flera alternativ, som representerar olika grader av samordning från ett samarbete grundat på avtal för att lösa speciella detaljfrågor rörande samtrafikering till en fastare slutna organisation omfattande flertalet av de berörda företagen. Utredningsmännen har icke ansett sig kunna förorda någon viss bestämd organisationsform, utan skisserar endast *tänkbara former för ett enhetligt trafiksystem* och möjligheterna till en etappvis genomförd samordning. Den företagna utredningen understryker behovet av utvidgat samarbete mellan trafikföretagen inbördes och med de samhällsplanerande organen. Den betonar också nödvändigheten av att vid en samordning bringa taxesystemen för de olika trafikföretagen till bättre överensstämmelse med varandra.



## II. LOKALTRAFIKENS HITTILLSVARANDE UTVECKLING.

### A. Lokaltrafikens uppkomst.

Den kollektiva trafikapparaten i stockholmsområdet har byggts upp i stort sett under de senaste 75 åren. Initiativtagare har varit ett flertal företagare, som skilde sig avsevärt från varandra med hänsyn till både utgångspunkter och motiv för verksamheten. Lokaltrafikens uppkomst för-  
anledes i första hand av 1800-talets bostadsbrist och den härav betingade utflyttningen från själva malmarna. Även egnahemsidéns genombrott medverkade till bosättningen utanför det tidigare stadsområdet. Eftersom arbetsplatserna huvudsakligen låg inne i staden, kom de första förortsbanorna till stånd som trafikförbindelser mellan denna och de nya egnahemsområdena.

Markexploatörerna var ofta själva aktiva, då det gällde att ordna kommunikationer inom och till de områden, som exploaterades genom deras försorg. Så var fallet i Djursholm, Lidingö, Saltsjöbaden, Enskede, Brännkyrka och Bromma.

Det exploaterande företaget i Djursholm, Djursholms Aktiebolag, verkade för tillkomsten av en järnvägsförbindelse mellan Djursholm och Stockholm, vilken möjliggjordes år 1890 genom spårförbindelse med Roslagsbanans anläggningar vid Djursholms Ösby. Järnvägsdriften omhänderhades redan från början av *Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag*, vars trafik började år 1885. I sistnämnda företag var särskilt jordbruksintressen representerade men även Stockholms stad befann sig bland dess aktieägare.

Med Aktiebolag Lidingö Villastad som huvudintressent tillkom *Lidingö Trafik Aktiebolag*, som fick koncession för spårvägstrafik på Norra Lidingön. Detta bolag väckte förslag om samarbete med Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolag. Ett avtal mellan de båda trafikföretagen ingicks år 1906, varigenom stockholmsbolaget åtog sig att med sin personal och materiel ombesörja trafiken. Lidingöbolaget övertog sedermera driften med egen personal och egna vagnar år 1917.

Den Södra Lidingöbanan byggdes av *Trafik Aktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön* med Aktiebolaget Gasaccumulator som huvudintressent och med uppgift att utföra persontransporterna till och från bolagets industrianläggningar jämte bostadsområden på Lidingön.

Stockholms stad var själv genom lantegendomsnämnden verksam som exploatör. I seklets början förvärvade staden stora markområden i dåvarande Brännkyrka och Bromma församlingar, vilket gav anledning för staden att — sedan församlingarna inkorporerats — inom sina gränser taga aktiv del i lokaltrafiken redan i början av 1900-talet. Spårvägsdriften där var i början delad mellan det år 1876 bildade *Stockholms Nya Spårvägs*

*Aktiebolag* och det år 1886 bildade *Stockholms Södra Spårvägs Aktiebolag*, båda privatägda. År 1908 förvärvade staden genom nyteckning halva aktiestocken i *Stockholms Södra Spårvägs Aktiebolag*, som bedrev spårvägs trafik på Södermalm. Däremot ägde staden aldrig några aktier eller andra direkta ekonomiska intressen i *Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolag*, som drev trafik norr om Slussen.

Det nuvarande företaget, *Aktiebolaget Stockholms Spårvägar*, bildades år 1915 under medverkan av Stockholms stad och ett bankkonsortium. Staden tecknade mot upplåtelse av koncession hälften av aktiekapitalet i det nya bolaget, medan större delen av den andra hälften tecknades av *Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolag*, som i utbyte överlät sina tillgångar på det nya bolaget. År 1920 förvärvade staden *Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolags* aktier i *Aktiebolaget Stockholms Spårvägar*, varefter förstnämnda bolag trädde i likvidation. Det nybildade bolaget övertog efter hand spårvägs trafiken i hela staden.

År 1908 hade staden börjat anlägga en bana Skanstull—Kyrkogården, vilken dock fullbordades och drevs av *Stockholms Södra Spårvägs Aktiebolag*. Denna bana var inledningen till de i *Stockholms Spårvägars* regi under 1920-talet utbyggda Skarpnäcks- och Örbylinjerna. År 1912 anlade staden en linje mellan S:t Eriksgatan och Tranebergssund, vilken linje trafikerades av *Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolag* enligt kontrakt och sedermera förlängdes till Alvik, Äppelviken och Ulvsunda. I samband med denna verksamhet inkorporerades Bromma församling år 1916.

I nordvästra Brännkyrka uppstod samhällsbildningar, i vilkas tillkomst *Stockholms stad* icke hade någon del. Exploateringen ombesörjdes av ett flertal privata företag. Kommunikationerna ordnades genom tillkomsten av *Aktiebolaget Södra Förortsbanan* år 1909. I detta bolag ingick som delägare sådana markexploaterande företag som *Handelsbolaget Olsson & Rosenlund*, *Byggnads Aktiebolag Manhem* och *Nyborgs Aktiebolag*, vilka var verksamma i trakten. Trafik etablerades på tre linjer från Liljeholmsbron, nämligen till Fridhem (Mälarhöjden), Tellusborg och Midsommarkransen. Trafiken på banorna ombesörjdes av *Stockholms Södra Spårvägs Aktiebolag*. *Brännkyrka församling* inkorporerades av staden år 1913.

Inom andra delar av det nuvarande Stor-Stockholmsområdet framträdde kommunikationsföretagen själva som markexploatörer. Så var fallet med Råsunda i Solna samt Saltsjöbaden.

Genom dotterbolaget *Råsunda Förstads Aktiebolag* var sålunda *Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolag* verksamt som markexploatör i Solna. År 1908 togs första sträckan av den nuvarande spårvägslinjen 15 i bruk, nämligen avsnittet fram till Haga norra grindar. Åren närmast därefter förlängdes linjen till Sundbybergs gräns, där drifthall, verkstadsbyggnad och

förrådshus uppfördes på mark, som spårvägsbolaget inköpt från dotterbolaget. År 1928 förlängdes linjen till Sundbybergs centrum.

Vad beträffar Saltsjöbaden var avsikten att genom anläggning av en järnväg mellan Stockholm och Saltsjöbaden möjliggöra uppkomsten av ett samhälle, som skulle utgöra en förening av rekreationsplats och villabyggelse. *Järnvägs Aktiebolaget Stockholm—Saltsjön* började trafik på den nuvarande Saltsjöbanan år 1893. Saltsjöbadens och Nackas kommunikationsbehov tillgodosågs genom denna bana och i ett senare skede även genom bussar.

*Statens Järnvägar* och de sedermera förstatligade järnvägsbolagen *Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägs Aktiebolag*, *Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag* och *Stockholm—Nynäs Järnvägs Aktiebolag* har också verksamt gynnat uppkomsten av tätorter inom förortsområdena. Så är fallet med en rad samhällen utmed västra och norra stambanorna liksom Västeråsbanan, Roslagsbanorna och Nynäsbanan. Utmed järnvägslinjerna växte lokaltrafiken fram som en verksamhet vid sidan av den övriga person- och godstrafiken. Bl.a. ordnades Sundbybergs kommunikationsfrågor till en början genom dåvarande Västeråsbanan, men även här växte buss-trafiken så småningom fram som ett komplement.

*Busstrafiken*, som först på 1920-talet började bli en trafikfaktor av betydelse, kan knappast vid dåvande tidpunkt sägas ha föranlett uppkomsten av nya samhällen. De första företagen på detta område var merendels enskilda personer och mindre företag, vilka med hänsyn till begränsade ekonomiska resurser tvingades välja linjestreckningar, som berörde befintliga samhällen, där trafikunderlaget redan var så stort, att en mera avsevärd resfrekvens omedelbart kunde påräknas. Numera är bussen ett värdefullt redskap för nyexploatering av både större och mindre områden.

Medan antalet företag inom busslinjebranschen till en början var tämligen stort, har verksamheten under de två senaste decennierna huvudsakligen varit koncentrerad till sju företag i Stor-Stockholmsområdet: Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö, Busstrafiken Stockholm—Södertörn (vardera utgörande en avdelning inom Järnvägs Aktiebolaget Stockholm—Saltsjön), Mälaröarnas Omnibuss Aktiebolag, Stockholms Läns Omnibus Aktiebolag (dotterföretag till Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag), SJ Biltrafik, Aktiebolaget Stockholms Spårvägars busstrafik samt Lidingö Omnibus Aktiebolag. Härtill kommer vissa mindre busstrafikföretag (kap. III C).

Under senare hälften av 1920-talet övertog Stockholms Spårvägar den tidigare av ett enskilt bolag bedrivna busstrafiken i innerstaden, varigenom början gjordes till den alltfjämt bestående uppdelningen i av Stockholms Spårvägar bedrivna linjer inom stadens område och av enskilda företag samt järnvägarna drivna förortslinjer för områdena utanför.

Vid tiden strax före och efter andra världskriget engagerade sig även Statens Järnvägar i lokal busstrafik. År 1937 började utbyggnaden av Huddingelinjerna och 1945 övertogs Solnalinjerna. Vissa enskilda järnvägar har överlåtits till staten efter andra världskriget. Statens Järnvägar har sålunda år 1945 förvärvat aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägs Aktiebolag samt år 1951 i Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag och deras dotterbolag, bl.a. Stockholms Läns Omnibus Aktiebolag, som har omfattande busstrafik. År 1957 förvärvade slutligen Statens Järnvägar Nynäsbanans anläggningar samt den busstrafikverksamhet som bedrivs av dess dotterbolag, Trafik Aktiebolag Stockholm—Nynäs.

### B. Lokaltrafikens nuvarande omfattning.

På bilagda karta (*bil. 1*) har i sina huvuddrag angivits de linjer inom Stor-Stockholmsområdet, som trafikeras av de av samordningsfrågan berörda företagen. Vissa uppgifter angående de olika företagen, deras personal, fordonsparker, trafikprestationer och intäkter av passagerarebefordran år 1957 har sammanställts i en särskild tabell (*bil. 2*).

Stor-Stockholms trafikapparat utanför Stockholms stads gränser, sådan den är utformad idag, är praktiskt taget helt ett verk av de olika järnvägsföretagen samt privata krafter. På något undantag när har kommunerna icke varit och är icke representerade i de privata lokaltrafikföretagens styrelser. Kommunerna har därigenom ej heller deltagit i företagens trafikplanering vare sig det gäller tekniska eller ekonomiska förändringar.

Av kommunerna utanför Stockholm har endast Lidingö och Vaxholm engagerat sig som huvudsakliga aktieägare i respektive Lidingö Trafik Aktiebolag (förtortsbana och bussar) och Vaxholms Trafik Aktiebolag (bussföretag).

Befolkningsunderlaget inom förtortstrafikföretagens influensområden vid årsskiftet 1955/56 framgår av följande tabell:

Trafikföretag	Trafikunderlag (invånare)		
	Järnväg och förtortsbana	Buss	Summa
Statens Järnvägar (jämte SS-linje 15) .....	<sup>1</sup> 96 600	53 000	<sup>1</sup> 149 600
Stockholm—Roslagens Järnvägar .....	37 900	16 100	54 000
Stockholm—Nynäs Järnvägs AB .....	5 200	1 000	6 200
Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön .....	7 400	38 100	45 500
Lidingöföretagen .....	18 300	6 000	24 300
Mälardöarnas Omnibuss AB .....	—	6 900	6 900
Trafik AB Stockholm—Kvarnholmen .....	—	1 500	1 500
Samtliga företag	<b>165 400</b>	<b>122 600</b>	<b><sup>2</sup> 288 000</b>

<sup>1</sup> Inberäknat Stockholms Spårvägars linje 15 med 24 000 invånare.  
<sup>2</sup> Härin ingår 9 800 invånare inom Stockholms stad, som betjänas av andra trafikföretag än Stockholms Spårvägar.

Lokaltågstrafiken utgör en betydande gren av verksamheten inom SJ-koncernen. Dagligen befordrades vintern 1957—58 i lokaltågen — inräknat Nynäs-, Roslags- och Djurholmsbanorna — över 55 000 passagerare eller omkring 30 % av alla förortstrafikanter inom Stor-Stockholmsområdet, om man undantar spårvägsbolagets trafikanter. Inom SJ:s järnvägslinjers (även SRJ och SNJ) influensområden bor c:a 120 000 personer och inom SJ-bussarnas c:a 70 000 personer. En betydande utveckling är att emotse inom dessa områden enligt det förslag till regionplan, som framlades i början av 1958.

Stockholms stads engagemang i lokaltrafiken under senare år har kommit att bli mycket omfattande. De finansiella insatserna utgöres dels av tunnelbane- och förortslinjernas anläggningskostnader och dels subventioner och förlusttäckningar åt Aktiebolaget Stockholms Spårvägar. Kostnaderna för det första tunnelbanesystemet beräknas inklusive spårvägsbolagets investeringar komma att uppgå till i det närmaste 600 miljoner kronor. Med den andra tunnelbanan, vars kostnader uppskattas till mellan 350 och 400 miljoner kronor, kommer ytterligare anspråk att ställas på Stockholms stads investeringsresurser.

Vid bedömningen av Stockholms stads insatser för lokaltrafiken måste man beakta de ändrade villkor, som efterkrigstiden medfört för såväl lokaltrafiken som exploateringsverksamheten i förortsområdena.

Tidigare fanns det ett överskott på bebyggbar mark runt Stockholm och det rådde en viss konkurrens exploatörerna emellan. En ny kommunikationsled kunde hos tomtköparna fälla utslaget till förmån för ett exploateringsområde framför andra områden. Markägarintresset intog därför en framskjuten plats även vid planeringen av kommunikationssystemet.

Numera råder det icke så stor tillgång på välbelägen exploateringsmark inom Stor-Stockholm. De olika bebyggelseområdena kan icke längre på samma sätt som förr konkurrera med varandra. Inom rimligt tidsavstånd från stadens centrum, kan all exploateringsbar mark anses vara reserverad för bebyggelse inom en näraliggande framtid. Stockholms stad har genom tidigt påbörjade, omfattande markförvärv kunnat leda utvecklingen inom stadens område, så att kommunala planer av olika slag snarare än privata initiativ eller ägarintressen bestämt, hur marken skulle disponeras, i vilken ordning den borde tagas i anspråk o.s.v. Frågan om statens och kommunernas ansvar och insatser får även i fortsättningen i hög grad bedömas i sitt sammanhang med stadsbyggnadsarbetet och exploateringen liksom även med huvudstadens funktioner som arbetsplats för en avsevärd del av Stor-Stockholms befolkning och som administrativt centrum för landets statsförvaltning och en god del av dess näringsliv.

Exploateringen av nya områden har som nämnts alltmer övergått från enskilda intressenter till kommunerna. Kommunerna bestämmer, var bo-

stads- och industriområden skall förläggas samt vilken grad av självförsörjning med arbetsplatser, skolor och andra nödvändiga institutioner de nya stadsdelarna skall ha. Genom stadsplanen avgöres, hur dessa områden skall anknytas till närmare eller mera avlägsna stadsbildningar och vilka kommunikationer de skall få. Själva exploateringen sker därefter i stor utsträckning genom kommunägda företag. Oftast är det kommunikationsledningens art och sträckning som blir utslagsgivande för bebyggelsens karaktär och gruppering. Kommunikationsförsörjningen har sålunda blivit en integrerande, ofta primär beståndsdel i den kommunala exploateringsverksamheten. Inom Stockholms stads område är det ömsesidiga sambandet numera så framträdande, att bebyggelse och kommunikationsförsörjning i realiteten kan sägas ombesörjd av samma huvudman, kommunen. Detta har varit en av grundbetingelserna för den snabba och omfattande stadsbyggnad, som skett i Stockholm under senare år.

För bedömningen av lokaltrafikfrågorna har likaledes de sociala synpunkterna fått ökad vikt. Genom stadsbygdens tillväxt, bristen på bostäder i de inre stadsdelarna och de ökade avstånden samt den ökade trängseln på gatorna har restidernas längd och transporterens bekvämlighetsstandard blivit frågor, som måste underkastas nya försök till lösningar och förbättringar.

Sist men icke minst måste de organisatoriska och trafiktekniska problemen bli alltmera komplicerade och svårlösta ju större den betjänade befolkningen blir. Trafikområdet är en stor sammanhängande stadsbygd med av varandra beroende bebyggelseområden och med skilda krav på trafikförbindelser m.m. Många frågor kan icke lösas efter samma linjer som i ett litet samhälle. Detta gäller t.ex. sådana frågor som valet av transportmetod och transportmedel, trafikledningen, avgiftssystemet och de för ett storstadsområde typiska, kraftiga variationerna i trafikbelastningen.

De här redovisade olikartade förhållandena torde, vart och ett i sin mån, ha medverkat till att Stockholms stad kommit att intressera sig i den kollektiva trafikverksamheten.

Det råder delade meningar om Stockholms grannkommuner har orsak att närmare deltaga i trafikanordningarna utanför sina egna gränser, en fråga som det ännu icke är möjligt att närmare bedöma. En eventuell utbyggnad av tunnelbanesystemet med grenlinjer in i grannkommunerna är inte blott ett intresse för dessa kommuner utan även för Stockholm, som får bättre möjligheter att bereda därstädes befintliga kontor och fabriker goda kommunikationsmedel för den personal, som nu och framdeles i ökad omfattning kommer att vara bosatt på stora avstånd från arbetsplatsen. Stockholms stads trafikplanering har hittills i huvudsak endast beaktat det egna administrationsområdets behov och endast i ringa utsträckning tagit sikte på Stor-Stockholms behov och framtida utveckling. Ett annat betrak-

telsesätt kan dock komma att göra sig gällande, allteftersom man på skilda håll får klart för sig, att regionens trafikproblem måste ses som en helhet och lösas i samverkan mellan olika företag och kommuner.

### C. Trafikapparaten såsom offentlig nytthighet.

Vissa trafikföretag har icke kunnat upprätthålla krav på självbärighet. Emellertid drives många grenar av offentlig verksamhet utan självbärighet. Sådana offentliga nytthigheter som sjukvård, rättväsande och allmänna vägar ställes i stort sett till allmänhetens disposition kostnadsfritt eller till reducerade priser. Skälen härtill kan vara de praktiska svårigheterna att uppta avgifter av dem som begagnar sig av nytthigheterna eller att ett allmänt intresse kräver, att institutionerna upprätthålles och drives så att de kan tillgodose skiftande individuella behov. Skälet kan också vara att det kan visa sig önskvärt att främja en nytthighet genom att försätta den i ett särskilt gynnat konkurrensläge. De senare årens utveckling i Stor-Stockholm med en allt mer växande trafik av privata fordon och dessas krav på ytterligare gatanläggningar har fört till ett läge, där en offentlig subventionering i syfte att åstadkomma en bättre, på kollektiva trafikanelläggningar baserad trafikförsörjning kan vara ett allmänt intresse.

Möjligheterna till ett samarbete mellan trafikföretag och stadsplanering har i Stockholms stad underlättats genom att staden haft ett avgörande inflytande på Aktiebolaget Stockholms Spårvägars verksamhet. Detta inflytande kan härledas från framför allt tre olika faktorer: stadens rätt att utse styrelse i bolaget, koncessionsbestämmelser och bolagets ekonomi.

Till följd av nämnda faktorer har staden kunnat dirigera bolagets verksamhet på ett ur stadens synpunkt lämpligt sätt. De ekonomiska överväganden, som tidigare i bolagets verksamhet har haft och alltjämt i de privatägda trafikföretagens verksamhet har den väsentliga rollen vid frågor om att upptaga trafik på nya linjer, taxans höjd etc., har för bolagets del fått stå tillbaka för sådana intressen som att hålla en låg taxa i syfte att kompensera en stegring av den sammanlagda utgiften för hyra och för resor till och från arbetet. Resultatet har blivit stora förluster, som staden täckt med skattemedel.

I senaste tillstånd för Stockholms Spårvägar att idka spårvägs- och tunnelbanetrafik har staden vidare åtagit sig att i särskild ordning utbetala ersättning för det inkomstbortfall, som bolaget får vidkännas på lokaltrafiklinjer inom Stockholm, på grund av att de s.k. periodkortresorna är rabatterade. Ersättning skall utgå per kortresa med belopp motsvarande skillnaden mellan medelpriset per biljettresa på förortslinjer, reducerat med 10 %, och medelpriset per periodkortresa. Per skolkortresa skall ersättning utgå med belopp mot-

svarande skillnaden mellan medelpriset per biljettresa på hela trafiknätet, minskat med 20 %, och medelpriset per skolkortresa. Vidare betalar staden den kostnad, som uppkommer till följd av att bolaget är skyldigt att låta uniformerade polismän åka med bolagets trafikvagnar utan att erlägga avgift. Staden ersätter dessutom bolaget vissa kostnader, som uppkommer till följd av huvudsakligen spårarbeten.

Som ersättning för koncessionen skall bolaget betala till staden 690 000 kronor om året. Om rörelsen visar förlust, behöver denna avgift dock icke erläggas.

Under år 1956 har bolaget enligt det gällande kommunala tillståndsavtalet uppburit 9,9 miljoner kronor från staden, innefattande ersättning för rabatterade periodkortresor, fria resor för polismän och vissa spårarbeten. Eftersom rörelsen visat förlust, har ingen koncessionsavgift erlagts. Bolaget uppbär således till följd av bestämmelserna i tillståndet i runt tal 10 miljoner kronor från staden. Härtill kommer täckning för underskottet med c:a 28 miljoner kronor, varigenom de direkta och indirekta subventioneringarna uppgått till c:a 38 miljoner kronor för år 1956. Sedan ny taxa i november 1957 införts beräknas bolaget i bidrag från staden enligt tillståndet erhålla c:a 22 miljoner kronor årligen. Höjningen av detta belopp — från 10 till 22 miljoner kronor — medför tillsammans med de ökade biljettavgifterna att det redovisade underskottet beräknas minska avsevärt, till omkring 10 miljoner kronor år 1958. De olika bidragen från staden till bolaget skulle därigenom sammanlagt uppgå till i runt tal 30 miljoner kronor per år, oräknat stadens kostnader för tunnelbanekroppen.

*Utan vederlag* tillhandahåller nämligen staden alla av gatukontoret utförda anläggningar för tunnelbanan m.m. såsom bankropp, tunnlar, broar och viadukter. Kostnaderna härför belöper sig för den första tunnelbanan med dess grenlinjer till ett belopp av storleksordningen 19 miljoner kronor per år. Dessutom bekostar staden erforderlig mark för dessa anläggningar.

Stockholms stad har — som redan nämnts — i stor utsträckning svarat för såväl bebyggelsens utformning som kommunikationerna inom staden. Under de senaste åren har den enskilde emellertid själv i långt större utsträckning än förr börjat sörja för sin personliga transportfråga. Personbils-parken i Stockholm har ungefär trefaldigats under loppet av sex år. Härigenom har stadsplanerare och trafikfolk ställts inför svårlösta problem.

I början av år 1950 fanns i Stockholm 21 700 personbilar registrerade. I slutet av juni 1958 var motsvarande siffra 94 700. Ökningen har proportionsvis skett betydligt snabbare än folkmängdens stegring. I slutet av år 1950 fanns det sålunda en personbil på 27 invånare, år 1955 en på 12 och den 30 juni 1958 en på 8,5 invånare. En liknande utveckling har skett i Stockholms län, där antalet invånare per bil numera t.o.m. är något lägre än i Stockholms stad. Antalet personbilar var vid årsskiftet 1957/58 48 216.



Personbilen är i kapacitetsavseende helt underlägsen de kollektiva transportmedlen. Därtill kommer, att personbilens i och för sig låga kapacitet utnyttjas dåligt, varför dess underlägsenhet i kapacitetsavseende mot de kollektiva trafikmedlen ytterligare accentueras. Genomsnittligt färdas nämligen endast 1,7 passagerare i varje personbil, under högtrafiktid t.o.m. föga mer än 1,5. Flera sammanställningar har gjorts över olika transportmedels kapacitet i stadstrafiken, vilka väl belyser skillnaderna i fråga om trafikkapaciteten. Den följande är hämtad ur januarinumret 1956 av tidskriften »Traffic Quarterly»<sup>1</sup> och visar olika transportmedels kapacitet i trafikanter per fil och timme, varvid man för de kollektiva trafikmedlen räknat med normal högtrafikbelastning:

1 575 trafikanter i personbilar	
9 000	» » bussar (c:a 60 platser/buss)
13 000	» » spårvagnar (1-vagnarståg)
40 000	» » tunnelbana

Andra expertberäkningar visar ännu ogynnsammare kapacitetsdata för personbilen jämfört med övriga trafikslag. Den kände trafikteknikern, professor K. Leibbrand, Zürich, anger sålunda följande kapacitetssiffror per timme för en 3 meter bred fil under högtrafiktid inom ett stadscentrum<sup>2</sup>:

fotgängare . . . . .	16 000 personer
cyklar . . . . .	5 400 »
motorcyklar . . . . .	2 400 »
personbilar . . . . .	1 200 »
bussar: 55 platser . . . . .	8 300 »
80 » . . . . .	11 000 »
spårvagnar (2-vagnarståg) . . . .	24 000 »
snabbana . . . . .	40 000 »

Eftersom bilens kapacitet är låg, räcker icke gatornas kapacitet, om vid oförändrad trafikantmängd transporten sker med bil i stället för med kollektiva trafikmedel. Den kraftiga ansvällningen av personbilsbeståndet har därför åstadkommit en besvärande trängsel på gatorna såväl till följd av den ökade rörliga trafiken som på grund av parkeringen av privata fordon. Medelhastigheten sänks för samtliga fordon, som trafikerar gatorna. För busstrafiken i innerstaden understiger hastigheten tidvis 5 km/h på långa sträckor. På vissa linjer är körtiden under den besvärligaste högtrafiktiden 20 % längre än under lågtrafiken.

<sup>1</sup> Utgiven av The Eno Foundation for Highway Traffic Control, Inc., Saugatuck, Conn., USA.

<sup>2</sup> Verkehrs-Ingenieurwesen, Basel 1957 (sid, 42).

Den låga kapaciteten hos bilen såsom trafikmedel kan kompenseras — men icke elimineras — genom att öka gatornas kapacitet. Att utbygga gatorna i sådan utsträckning, att de motsvarar efterfrågan på gatuutrymme från den individuella trafikens, i synnerhet bilismens sida, skulle emellertid — om det överhuvudtaget vore möjligt — ta avsevärd tid i anspråk och bli orimligt dyrt; särskilt gäller detta stadens inre delar med dess historiskt givna gatunät. Parkeringssvårigheterna lägger även hinder i vägen för en sådan trafikpolitik. De åtgärder i detta avseende, som har vidtagits och kommer att vidtagas, kan endast få begränsad effekt.

Den sänkta medelhastigheten till följd av trafiksvårigheterna medför, att de kollektiva trafikföretagen behöver mer vagnar och personal för att tillgodose samma resfrekvens, medan inkomsterna icke blir större. Även för bilismen medför en ökad trängsel på gatorna större kostnader. Restiderna blir långa, drivmedelskostnaderna för tomgång av motorerna i fordonsköerna blir stora och för affärlivet kan utvecklingen bli besvärande genom att varudistributionen fördras. Värdet av ett affärsläge i stadens centrum kan minska, då bilåkande kunder har svårt att komma i kontakt med centralt belägna butiker. Ur samhällsekonomisk synvinkel är det emellertid önskvärt, att transportuppgifterna fullgörs på billigaste möjliga sätt. En effektiv trafik utgör ett huvudvillkor för ett rationellt fungerande storstadssamhälle och från dettas sida framstår det som önskvärt att bereda den kollektiva trafiken en gynnad ställning i ekonomiskt och tekniskt avseende, så att den blir billig, snabb och bekväm.

I olika sammanhang har föreslagits, att det allmänna skall svara för trafikverksamhetens fasta anläggningar. Detta är aktuellt framförallt av den anledningen, att lokaltrafikens investeringskostnader delvis är alternativa visavi stadsbyggnadskostnader i gatureglerande syfte. Om man undantager vissa genomgående leder och bortser från vissa bidrag från staten, är det kommunen som står för huvudsakliga delen av kostnaderna för gatuarbeten till bilismens fromma. Det kan då finnas fog för det allmänna att bidra till anläggningskostnaderna även för den kollektiva trafiken.

Det bör uppmärksammas, att bilismen åsamkar kommunerna årliga kostnader, som avsevärt överstiger bidragen av bilskattemedel. Enbart privatbilismen i Stockholm anses sålunda enligt beräkning av stadens gatukontor ha år 1957 medfört utgifter för trafikledsbyggande, gatuunderhåll, renhållning, trafikpolis m. m. av storleksordningen 70 à 80 mkr, sedan erhållna bidrag av bilskattemedel, 30 mkr, frånräknats.

I fråga om cykel- och motorcykeltrafiken skall här endast anmärkas, att dessa båda trafikslag visserligen ställer sig privatekonomiskt mycket billiga men att man i Stockholm på grund av de klimatiska förhållandena endast kan räkna med dem under en del av året. Detta innebär, att den kollektiva trafikapparaten måste göras tillräckligt omfattande för att ta hand även om

de trafikanter, som tidvis använder cyklar och motorcyklar. Detsamma kan för övrigt också sägas om en del av dem, som vintertid icke vill utnyttja sina bilar på grund av kyla, riskabelt väglag m.m.

Skäl föreligger sålunda såväl för att täcka kostnader för vägar, gator och bananläggningar genom allmänna avgifter skattevägen som för att täcka dylika utgifter genom avgifter av trafikanterna. För allmänna bidrag talar utöver vad som anförts även det förhållandet, att en trafikantläggning tjänar såväl trafikanterna som varudistributionen. Det är överhuvudtaget svårt att dra bestämda gränser kring kommunikationernas direkta och indirekta nyttoverkningar. Bidrag skattevägen kan vidare tillgodose ett önskemål om att en trafikantläggning blir så flitigt utnyttjad som möjligt. Mot finansiering skattevägen kan det argumentet framföras, att den lätt kan leda till att de strängt ekonomiska synpunkterna uppmjukas. För trafikantavgifter talar den synpunkten, att en nytthet såvitt möjligt bör bekostas av den som begagnar sig av den.

I praktiken synes intet av dessa båda finansieringssystem vara allena-rådande beträffande samtliga slag av trafikantläggningar. I olika länder har olika former av trafikfinansiering utvecklats ur de historiska förutsättningar.

Det får sålunda anses bero på sådana förhållanden, att det allmänna bekostar gatuanläggningarna i Stor-Stockholmsregionen men intill senare år i allmänhet icke spårbundna kollektiva trafikantordningar. Undantag är tunnelbaneanläggningarna, där allmänintresset såtillvida vunnit erkännande, att Stockholms stad bekostar tunnelbanekroppen m.m. Det förhållandet, att tunnelbanans centrala delar i framtiden kommer att få stor betydelse för hela regionens trafikapparat har ännu icke fått något uttryck i finansieringsformerna.

Historiska förhållanden kan dock icke gärna tillåtas hindra att vid ändrade förutsättningar frågan rörande en omfördelning av den kollektiva trafikens kostnader mellan olika kommuner skall kunna prövas utan förutfattade meningar. Vägledande vid prövningen bör vara hur en sådan omfördelning av den kollektiva trafikens traditionella kostnadsuppdelning skulle inverka på möjligheterna att åstadkomma de från trafikteknisk och ekonomisk synpunkt mest ändamålsenliga lösningarna av nutidens stadstrafikproblem.

Beträffande anläggningsverksamhetens utformning blir regionens gemensamma behov dimensionerande i stället för olika kommuners och företags enskilda intressen. Gränsen mellan investeringar och drift samt mellan skattebetalarnas och trafikkonsumenternas bidrag behöver vidare icke vara en gång för alla given. Även vid gränsdragningen har man anledning att handla med tanke på vilka åtgärder, som är ägnade att medföra mesta möjliga nytta. Det kan t.ex. visa sig ändamålsenligt att för något

företag eller för någon viss period låta även rullande materiel ingå i de anläggningstillgångar (tillgångar för stadigvarande bruk), som anskaffas av det allmänna och ställes till driftsföretagens förfogande mot en för ändamålet avpassad hyra eller i extrema fall vederlagsfritt.

En uppdelning av trafikverksamheten i en anläggningssektor och en driftssektor kan i och för sig diskuteras, såsom närmare utvecklas i kapitel IX. Ur flera synpunkter skulle en sådan uppdelning kunna vara till fördel, men en enhetlig verksamhet ter sig ur flera synpunkter rationellare och mera konsekvent. Som tidigare utvecklats kan det visa sig önskvärt att staten och kommunerna lämnar tillskott till den kollektiva trafikens anläggningar för att motverka en alltför omfattande användning av privata transportmedel i området. Storleken av de finansiella åtaganden, som därvid blir erforderliga, är vansklig att fastställa, men frågan belyses närmare i ett senare kapitel av denna utredning (kap. X).

#### D. Trafikföretagen såsom affärsföretag.

I syfte att ge en bild av lokaltrafikföretagens lönsamhet har de större företagens årsredovisningar för åren 1950—1956 sammanställts i *bilaga 3*.

Det officiellt redovisade rörelseresultatet påverkas av faktorer, som balansläsaren icke sällan lämnas i ovisshet om. Ändrade grunder för avskrivningarna kan exempelvis vara av betydelse, eftersom trafikföretagen har stora anläggningstillgångar i form av rullande materiel och byggnader. En annan osäkerhetsfaktor ligger i att årsredovisningen ibland är så knapphändig, att bedömningen försvåras. I andra fall åter bedriver företaget också annan verksamhet utöver trafikrörelsen och resultatet av de olika verksamhetsgrenarna var för sig redovisas icke. Vissa allmänna utvecklingslinjer kan dock konstateras.

I flera viktiga avseenden är utvecklingen likartad för nästan samtliga förortstrafikföretag i Stor-Stockholm. I det följande skall göras en sammanfattning av årsredovisningarna från aktuella trafikföretag.

Helt allmänt kan sägas, att företagen under perioden synes ha arbetat med knappa marginaler. Trafikintäkterna utvisar i allmänhet en viss stegring. Denna synes dock icke motsvara den allmänna kostnadsökningen utan det redovisade överskottet blir successivt mindre.

Under åren 1950—1952 har trafikintäkterna stigit ganska väsentligt. Därefter har i stort sett stagnation inträtt och i flera fall har intäkterna sjunkit — speciellt under år 1954. Dessa förändringar orsakas av variationer i taxa och resfrekvens. Åren 1950—1952 höjdes taxorna beroende på de mycket betydande kostnadsstegringar, som skett under de åren. Även antalet resor steg under samma period och de höjda taxorna i förening med ett ökat antal resande drev intäkterna i höjden. Efter 1952 sjunker res-

antalet inom många av företagen. Denna minskning har icke kompenseras genom taxehöjning, varför trafikintäkterna blivit lägre. Under 1955 företogs genomgående taxehöjning. Resfrekvensen fortsatte emellertid att sjunka och intäkterna för året blev endast obetydligt högre än under föregående år. Den nedåtgående tendensen har sedan fortsatt.

Trafikutbudet mätt i vagnkilometer har sjunkit i anslutning till den minskade resfrekvensen. Vagnparken har likaså minskat liksom även medelantalet anställda. Företagen har således försökt att anpassa sin kapacitet till den vikande resfrekvensen. Trots detta har man icke kunnat undgå betydande kostnadsstegringar. Framför allt under åren 1950—1952 steg kostnaderna väsentligt. Lönekostnaderna, som är en tungt vägande kostnadsfaktor ökade med omkring 40 % och största delen av denna stegring, hänförde sig till åren 1950—1952. Därefter har antalet anställda kunnat nedbringas. Under senare delen av översiktsperioden har därför lönekostnaderna trots rationaliseringar undergått en något mindre stegring, vilket för företagen inneburit en krympt marginal.

Även andra kostnader än lönerna har givetvis stigit. Möjligheterna att skaffa andra intäkter än avgifter från trafikanterna är för trafikföretag i allmänhet och förortsföretag i synnerhet mycket begränsade. Kostnadsstegringarna kan därför mötas endast genom rationaliseringar eller minskad vinstmarginal. Intet av ifrågavarande företag i privat ägo har sålunda behövt redovisa förlust, men flertalet av dem synes dock på det hela taget ha kommit i ett ansträngt läge under de senaste åren.

Skärgårdsrederierna, vilka av skäl, som längre fram anföres, även bör omfattas av den regionala trafikplaneringen, har på senare år haft ekonomiska svårigheter. Det största rederiet, Vaxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag, driver sålunda sedan 1952 sin rörelse med bidrag från det allmänna, nämligen från staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Subventionerna uppgick åren 1955—1956 till omkring en halv miljon kronor årligen. För åren 1957—1959 har subventionerna bestämts till 730 000 kronor per år.

Även Statens Järnvägars närtrafik i Stockholmsområdet utvisar förlust enligt vad en år 1957 verkställd utredning givit vid handen. På huvudlinjerna beräknas det totala underskottet röra sig om c:a 6 miljoner kronor, vartill kommer ett underskott även för Roslagsbanan med c:a 4 miljoner kronor i avseende på dess närtrafik.

För Aktiebolaget Stockholms Spårvägar har rörelseresultatet under senare år rönt ungefär samma påverkan av kapitalkostnaderna, och avskrivningarna har hela tiden företagits enligt samma grunder. Trafikintäkterna har under hela översiktsperioden stigit kraftigt. År 1957 var de sålunda nominellt 58 % högre än under år 1950. Denna stegring är uteslutande beroende på ökad förortstrafik och höjda taxor. Taxehöjningar har företagits under åren 1951, 1953, 1955 och 1957. Trafikarbetet har ökat men antalet

resor har sjunkit varje år med undantag av 1952. Totalt uppgår minskningen för hela perioden till 23 miljoner resor, eller 9 %. Trafikutbudet mätt i vagnkilometer har stigit med 13 % under perioden. Antalet trafikvagnar har ökat med 280 enheter, eller med 19 %.

Spårvägsbolagets kostnadsstegringar har blivit högst betydande. Personalkostnaderna har under perioden 1950—1956 stigit med mer än 50 %, beroende på i första hand höjda löner. Kapitalkostnaderna har mer än fördubblats till följd av livlig investeringsverksamhet. Även andra slag av kostnader har stegrats kraftigt.

Sedan år 1947 har bolaget redovisat underskott. Om man bortser från kostnaderna för kapitaltjänsten (ränta och avskrivning) understiger de löpande intäkterna resterande kostnader åren 1951—1953. Åren 1954—1955 har emellertid löpande intäkter delvis kunnat täcka räntekostnaderna men ingenting av avskrivningarna. Då likviditeten dessutom genom denna utveckling blivit otillfredsställande, har bolaget måst låna pengar för dels löpande utgifter, dels investeringar och dels amortering av lån. Staden har praktiskt taget ensam varit finansiär i samtliga nu nämnda fall.

År 1950 redovisade bolaget en förlust på 8 miljoner kronor. Under de följande åren redovisas förluster på 20 miljoner, 28 miljoner, 29 miljoner, 23 miljoner, 31 miljoner, 28 miljoner respektive 38 miljoner kronor. Dessa förluster har av Stockholms stad täckts med skattemedel. Genom den i slutet av november 1957 företagna taxehöjningen har — som tidigare nämnts — en förbättring kunnat ske av bolagets ekonomi och stadens totala bidrag kunnat minskas. Genom den till den 1 mars 1959 planerade nya taxan kan emellertid stadens bidrag till bolaget komma att återigen ökas.

Lokaltrafikföretagens försämrade lönsamhet under en period, då trafikunderlagen befunnit sig i ständigt tillväxt, kan måhända vara ägnat att i första ögonblicket överraska, men är en allmän tendens för den kollektiva trafiken i de flesta storstäder. Det är lätt att peka på en rad faktorer, som inverkar till trafikföretagens nackdel. Hit bör räknas konkurrensen från de individuella transportmedlen. Denna accentueras av den avvägning, som man f.n. har att räkna med i fråga om kostnaden för inköp av motorfordon, som är relativt hög, och drivmedelskostnaden, som är relativt låg, vilket gör att bilägarna tycker sig ha anledning att utnyttja sina fordon så flitigt som möjligt, sedan fordonen väl anskaffats. Om man enbart kalkylerar med drivmedelskostnaden, förefaller en resa med bil ofta lika billig som en resa med något kollektivt transportmedel. Följden har blivit en starkt ökad beläggning av ett i stort sett konstant gatuutrymme med trängsel och förlängda körtider som följd. Detta har särskilt drabbat det företag, som trafikerar stadens centrala delar, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar. Detta företag beräknades 1956 ha åsamkats en årlig kostnadsökning av inemot 10 miljoner kronor genom den extra insats av vagnar och personal, som

erfordrades för att kompensera de under senare år förlängda körtiderna.

En annan och måhända ännu mer betydelsefull faktor är den ur trafiksynpunkt ogynnsamma utveckling, som Stor-Stockholms befolknings- och bebyggelsestruktur undergått. De senare årens stora befolkningstillskott har måst placeras i ytterområdenas nybebyggelse, medan befolkningen i innerstaden minskat. Resultatet har blivit, att resorna ökat i längd. Den nytillkomna trafiken utgöres framförallt av dagliga resor till och från arbetsplatsen, vilka vissa tider skapar utpräglade toppbelastningar, företrädesvis i endast ena körriktningen. Detta nödvändiggör anskaffande av en dyrbar överkapacitet i transportmedel. Även tillämpningen av 5-dagarsveckan inom vissa arbetsgrenar, särskilt sommartid, och televisionens inverkan på kvällstrafiken har i icke ringa mån minskat trafikomfattningen och därmed försämrat företagets ekonomi.

De allmänna pris- och lönestegringarna har drabbat trafikföretagen hårt, vilket främst sammanhänger med att lönerna utgör en så avsevärd del av företagets kostnader. Som exempel må nämnas, att lönekostnaderna inkl. pensionskostnaderna vid Statens Järnvägars busstrafik över hela riket ökat från 21,9 öre per busskm år 1949 till 30,3 öre år 1954. Vid vissa andra trafikföretag torde ökningen ha varit ännu kraftigare.

De ökade kostnaderna har ej kunnat kompenseras av motsvarande avgiftshöjningar, vare sig detta sammanhänger med konkurrensförhållanden (så torde vara fallet framför allt i landsorts- och förortsdistrikt) eller med att avgiftshöjningar icke medgivits av de myndigheter, som fastställer avgifterna. Verksamhetsåret 1955 utsattes de svenska trafikföretagens ekonomi för särskilt stora påfrestningar. Efter detta års löneförhandlingar begärdes och erhöles tillstånd att höja avgifterna. Höjningarna skulle kompensera ej blott lönehöjningar utan vid bussföretagen även en rad samtidigt inträffade fördyringar, nämligen höjd fordonsskatt, höjd skatt på motorbränsolja, en nytillkommen bilaccis och höjda låneräntor. De privata företagen fick exempelvis rätt att höja avgifterna 10 % och Statens Järnvägar genomförde prishöjningar på 13—20 % på månadsbiljetterna. För Stockholms Spårvägar genomfördes höjningar av såväl grundavgifterna som zontilläggen och periodkortsavgifterna, vilka beräknades medföra inkomstökningar med c:a 9 miljoner kronor. Enbart 1955 års kostnadsökningar beräknades emellertid till 10 miljoner kronor för spårvägsbolaget och kostnadsökningarna mellan taxehöjningarna 1953 och 1955 uppgick till sammanlagt omkring 14 miljoner kronor. Stockholms Spårvägars driftsresultat blev därför ytterligare något försämrat, då den år 1955 genomförda taxehöjningen i stort sett endast kompenserade den samma år inträdda kostnadsökningen.

Vid trafikföretagen har man sökt möta svårigheterna med sådana rationaliserings- och besparingsåtgärder som större vagnar, enmansbetjäning,

minskad turtäthet och ökad användning av korta anslutningslinjer till huvudlinjerna. I viss utsträckning torde detta ha medfört någon försämring av servicen gentemot allmänheten. Hänsynen till konkurrensen med privata fordon har emellertid härvidlag satt bestämda gränser.

I detta sammanhang kan framhållas, att även många utländska stads- trafikföretag kämpar med ekonomiska svårigheter efter kriget. I New York, London och Köpenhamn har företagen haft en rad av förlustår, som resulterat i såväl olika stödåtgärder som förslag till rationaliseringsåtgärder. Köpenhamns Spårvägar, som är organiserade som ett kommunalt verk, har redovisat förluster under alla år sedan 1946; räkenskapsåret 1956/57 hade underskottet stigit till 27,3 miljoner Dkr. Även trafikföretaget i Göteborg har de senaste åren drivits med underskott.



### III. LOKALTRAFIKENS FRAMTIDA UTVECKLING.

#### A. Befolkningsutvecklingen och trafikbehoven.

Stockholms särställning som statligt administrativt, kommersiellt och kulturellt centrum ger staden en allmän influens, som sträcker sig utöver det kommunalt administrativa området. Den inverkar dels på villkoren för den statliga och allmänt administrativa verksamhet, som förlagts till Stockholm men berör landet i dess helhet, dels och framför allt på grannkommunernas inom Stor-Stockholmsområdet förhållanden.

Vid årsskiftet 1957/58 uppgick folkmängden i Stor-Stockholm till 1 096 000 personer. Av denna befolkning var 794 000 eller c:a 73 % bosatta inom Stockholms stads administrativa område. År 1940 hade Stor-Stockholm en befolkning på knappt 770 000 invånare. Under femton år har sålunda folkmängden ökat med drygt 300 000 invånare. Folkökningen har särskilt varit lokaliserad till Stockholms stad och dess västra förortsområde. Inom sistnämnda område bodde år 1956 nämligen drygt  $\frac{1}{4}$  miljon fler människor än år 1940.

Under 1940-talets förra hälft absorberade Stockholms stad 75 % av folkökningen i Stor-Stockholm. Motsvarande siffra för 1940-talets senare del var 58 %. Under senare år har Stockholms grannkommuner i allt större utsträckning fått taga emot befolkningsökningen, medan för Stockholms eget vidkommande folkökningen blivit en allt mindre andel av den totala ökningen inom Stor-Stockholm.

I nu tillgängliga prognoser över Stor-Stockholms befolkningsutveckling har man antagit, att Stor-Stockholms invånarantal fortsättningsvis allttjämt kommer att öka men icke överstiga 1,3 miljoner år 1970. Omkring år 1990 beräknas folkmängden uppgå till i runt tal 1,5 miljoner invånare (huvudbetänkandet, sid. 53).

Vad befolkningens åldersfördelning beträffar, tyder allt på att antalet åldringar (personer över 65 års ålder) kommer att växa snabbt. Deras antal uppgick 1950 till 87 000. År 1970 beräknas 148 000 åldringar bo i Stor-Stockholm, d.v.s. en ökning med c:a 70 %.

Folkmängden i de produktiva åldrarna ökas sannolikt med 175 000—200 000 eller med 25 à 30 % och uppgår omkring år 1970 till 860 000—890 000. Befolkningsutvecklingen i sistnämnda åldrar har speciellt stor betydelse i detta sammanhang, då resbehovet är störst i de produktiva åldrarna.

Antalet barn under 15 år väntas däremot icke undergå någon mera avsevärd förändring jämfört med nuvarande läge.

Folkmängden i Stor-Stockholm väntas sålunda under de närmaste 12 åren öka till inemot 1 300 000 invånare eller med c:a 200 000 invånare. Var detta befolkningstillskott kommer att bo är givetvis beroende på inom vilka avsnitt av regionen bostäder kan ordnas. Härvid är kommunikationsfrågan av betydelse. I den mån arbete i närheten av platsen för bostaden icke kan beredas de förvärvsarbetande, måste resmöjligheter till och från arbetsplatsen finnas.

Verkställda beräkningar visar, att inom Stockholms stads nuvarande administrativa område bostad sannolikt icke kommer att kunna erbjudas mer än högst 850 000 människor. Eftersom staden redan vid årsskiftet 1957/58 hade en befolkning, som uppgick till 799 000 är det uppenbart, att Stockholms förortskommuners markreserver inom en mycket snar framtid måste helt ställas till förfogande för den växande befolkningen.

Såsom nämnts kommer den ojämförligt största delen av folkökningen inom Stor-Stockholm att äga rum utanför Stockholms stads gränser. Det kan vidare antagas, att den kraftigaste befolkningsökningen sker inom det inre norra förortsområdet.

Den berörda befolkningsutvecklingen kommer att leda till ett ökat beroende kommunerna emellan i Stor-Stockholmsområdet. Att utvecklingen går i denna riktning framgår av följande siffersammanställningar, gjorda på grundval av folkräkningarna 1945 och 1950 (senare uppgifter finns tyvärr icke). Siffrorna belyser endast den yrkesverksamma befolkningens dagliga resbehov; härtill kommer givetvis husmödrars och skolbarns resor samt resor för rekreation och kulturella behov.

*Inom Stockholms inre förortsområde bosatt förvärvsarbetande befolkning  
med arbetsplats i Stockholm.*

K o m m u n	År 1945			År 1950		
	I Stock- holm ar- betande	Hela den förvärvs- arbetande befolkningen	Kol. 2 i % av kol. 3	I Stock- holm ar- betande	Hela den förvärvs- arbetande befolkningen	Kol. 5 i % av kol. 6
1	2	3	4	5	6	7
Sundbybergs stad . . . . .	3 162	7 766	41	5 503	12 147	45
Solna stad . . . . .	7 454	16 758	44	8 743	18 157	48
Djursholms stad . . . . .	1 101	2 788	39	1 179	2 888	40
Lidingö stad . . . . .	2 309	6 407	36	3 726	8 746	43
Nacka stad . . . . .	2 367	5 196	45	2 925	7 015	42
Stocksunds köping . . . . .	994	1 761	56	1 198	2 045	58
Saltsjöbadens köping . . . . .	538	1 746	31	753	2 006	38
Danderyds köping . . . . .	1 505	2 890	52	1 780	3 310	54
Järfälla kommun . . . . .	434	2 161	20	1 100	3 306	31
Sollentuna köping . . . . .	3 203	6 925	41	4 187	8 059	52
Täby köping . . . . .	1 550	3 444	45	2 366	4 525	52
Huddinge kommun . . . . .	4 757	7 592	63	6 267	9 670	65

Anmärkningsvärt är, att andelen av i förortskommunerna bosatta förvärvsarbetande med arbete i Stockholm är så hög, i genomsnitt 47 %. Stockholm är sålunda försörjningsbasen för en väsentlig del av de yrkesverksamma i grannkommunerna. I fråga om flera av dessa kommuner arbetar hälften av arbetstagarna eller däröver i Stockholm.

Siffrorna utvisar, att antalet yrkesverksamma från grannkommunerna, som arbetar i Stockholm, har ökat såväl absolut som relativt under femårsperioden 1945—1950. Tendensen är tydlig och kan komma att bli än mer utpräglad i framtiden när Stockholms stad, som under nämnda period svarade för den helt övervägande delen av husbyggandet inom regionen, icke längre kan fortsätta därmed. Nämnda tendens kommer då att skärpas i den mån den icke kan motverkas genom en utflyttning av arbetsplatser och kulturella anordningar till storcentra i ytterområdena eller genom en upprustning av grannkommunernas arbetsliv och service.

Av de till Stor-Stockholm hörande kommunerna finns det ingen, vars befolkning icke till större eller mindre del är beroende av de andra kommunerna såsom arbetsplats eller på annat sätt. Stockholm har emellertid den största betydelsen på grund av sitt läge och sin storlek samt sitt mera differentierade näringsliv. Detta avspeglas vid jämförelse mellan siffrorna i tabellen å föregående sida och dem i följande tabell:

*I Stockholm bosatt förvärvsarbetande befolkning  
med arbetsplats i annan kommun.*

K o m m u n	1945	1950
Sundbybergs stad .....	1 451	2 371
Solna stad .....	2 544	4 331
Djursholms stad .....	67	53
Lidingö stad .....	1 363	1 063
Nacka stad .....	3 525	2 458
Vaxholms stad .....	37	18
Danderyds köping .....	69	20
Järfälla .....	188	410
Sollentuna köping .....	62	52
Täby köping .....	100	63
Huddinge .....	548	191
Summa	9 954	11 030

En jämförelse mellan åren 1945 och 1950 visar, att arbetstagarnas rörlighet ökats även i riktning utåt, en tendens som kan förväntas bli starkare på längre sikt.

De anförda siffrorna avser att ge ett allmänt mått på trafikbehovens utvecklingstendenser och kommande omfattning. En mera nyanserad och preciserad bild, som anger trafikunderlagets fördelning inom regionens olika delar, ingår i den regionplan, som framlagts under 1958. Denna kompletteras av trafikutredningens plan för utbyggnader av regionens kollektiva trafik och hur denna trafik skall omhändertagas av och fördelas på olika trafikmedel.

Några av regionplaneförslagets huvudprinciper för befolkningens och arbetsplatsernas fördelning bör refereras här, då de kan väntas få stor praktisk inverkan på den kollektiva trafiken, dess planering och samordning.

I förslaget belyses den rådande ojämnheten i förhållandet mellan arbetsplatser och arbetskraft. År 1951 hade c:a 70 % av de yrkesverksamma i Stor-Stockholm sin arbetsplats i innerstaden, medan antalet yrkesarbetande i ytterområden och förortskommuner i genomsnitt var 51 % av de där boende yrkesverksamma. Det konstateras, att åtskilliga företag, framför allt industrier, med fördel kan ligga i ytterområdena, och i den mån en sådan lokalisering är riktig för företagets egen del, bör den med hänsyn till kommunikationsproblemen och ur miljösynpunkt eftersträvas.

I fråga om bebyggelsestrukturen finnes många brister och många snedbelastningar att avbalansera. Detta framgår bl.a. av de siffror över förhållandet mellan arbetsplatser och antal yrkesverksamma personer, det s.k. självförsörjningstalet, som anföres i planförslaget. Nacka är det enda område inom Stor-Stockholm, som har överskott på arbetsplatser, karakteriserat av självförsörjningstalet 109. I övrigt uppvisade år 1951 olika stadsdelar och kommuner inom förortsområdet följande tal.

Enskede . . . . .	26	Tyresö . . . . .	31
Huddinge . . . . .	28	Stocksund . . . . .	32
Danderyd . . . . .	29	Bromma . . . . .	57
Täby . . . . .	30	Solna . . . . .	63
Sollentuna . . . . .	31	Sundbyberg . . . . .	79

Det kan särskilt observeras, att de södra områdena är påtagligt underförsörjda med arbetsplatser.

I regionplaneförslaget räknar man med, att den centrala staden även i fortsättningen kommer att bli det dominerande arbetsområdet i Stor-Stockholm. Man betonar emellertid den utomordentliga vikten av en decentralisering i största möjliga utsträckning, bl.a. i fråga om detaljhandeln. Planen anvisar därför nya arbetsområden i ytterområdena av betydligt större omfattning än nu.

Även om bilismen kan komma att bli en avgörande faktor för förbindelserna och livsföringen inom förorterna, så kommer likväl den kollektiva trafiken att spela den dominerande rollen för förbindelserna med innerstaden. Möjligheterna till sådana slags kommunikationer mellan innerstaden och ytterområdena har därför fått bli den främsta bestämmande faktorn för regionplaneförslagets bebyggelsegruppering inom Stor-Stockholm.

Viktigt är i alla händelser att konstatera, att den ovan berörda tendensen till ökad befolkningsmässig integration mellan kommunerna och mellan

övriga delområden inom Stor-Stockholmsområdet kommer att öka. Det dagliga befolkningsutbytet inom regionen kommer att få större omfattning, om icke relativt så säkerligen dock i absoluta tal.

### B. Trafikområdets geografiska avgränsning.

Det geografiska område, som lämpligen bör omfattas av en samordning av lokaltrafiken, bör i första hand avgränsas trafikbehovsmässigt, om möjligt med hänsynstagande till kommungränserna. Bestämmande för områdets utsträckning blir då behovet och förekomsten nu eller i framtiden av regelbundna resor till och från Stockholm eller något av Stor-Stockholms sekundära centra, varvid med resor i första hand bör avses dagliga resor till och från arbetsplats. Regelbundna resor företages även för andra ändamål såsom inköp, kulturella behov och skolgång. Emellertid förefaller det icke erforderligt att ta särskild hänsyn till sistnämnda resbehov, då de icke synes leda till annan avgränsning av lokaltrafikområdet än arbetsresorna. Detta bestyrkes för övrigt av ett studium av stockholmstraktens tidnings-spridnings- och detaljhandelsområden jämförda med siffror över det dagliga utbytet av arbetskraft inom området.

Avgränsningen kompliceras emellertid av att bosättningsförhållandena inom området är olika under vinter- och sommarsäsongen. Under sommaren bosätter sig en avsevärd del av den i stadsnäringar arbetande befolkningen i mera perifert belägna fritids- och sommarbebyggelseområden. Man brukar tala om ett mindre Vinter-Stockholm och ett vidare Sommar-Stockholm. Den mera spridda sommarbosättningen ger upphov till resor, främst dagliga arbetsresor för familjeförsörjaren, som man enligt ovan också bör ta hänsyn till vid definitionen av trafikområdet.

Enligt regionplanekontorets beräkningar var antalet fritidshus i stockholmsregionen c:a 45 000 år 1953. »Generalplan för Stockholm 1952» utarbetad av Stockholms stads stadsplanekontor, uppskattar att antalet sommarstugor inom Sommar-Stockholm i framtiden kommer att rymma minst 60 000 hushåll, motsvarande 200 000 invånare eller mellan 15 och 20 % av hela invånarantalet. För dimensionering på lång sikt av den trafikapparat, som erfordras härför, och för den övriga befolkningens lokala sommarresor, har man ansett det berättigat att räkna med trafikmängder  $2\frac{1}{2}$  gånger större än 1939 års. Minst hälften av sommarbebyggelsen är lokaliserad till områden, belägna i eller vettande mot Saltsjön.

För den fortsatta diskussionen rörande trafikområdets avgränsning torde det vara till fördel att kunna anknyta till redan existerande indelningar. Stor-Stockholm (*bil. 4.*) — ett begrepp tillskapat av i första hand statistiska skäl — omfattar utom Stockholms stad ett inre förortsområde, bestående

av Järfälla, Sollentuna, Täby, Danderyd, Djursholm, Stocksund, Sundbyberg, Solna, Lidingö, Nacka, Saltsjöbaden och Huddinge, samt ett yttre förortsområde, omfattande Upplands-Väsby, Vallentuna, Österåker, Vaxholm, Värmdö, Boo, Gustavsberg, Tyresö, Dalarö, Österhaninge, Västerhaninge, Botkyrka, Grödinge, Salem, Ekerö och Färingsö. Stockholms-traktens regionplaneområde (*bil. 5*) är betydligt vidsträcktare och når fr.o.m. Vaddö i norr t.o.m. Landsort i söder, fr.o.m. Adelsö i väster t.o.m. Djurö i öster. Detta område omfattar ytterligare 17 kommuner utöver nämnda Stor-Stockholmskommuner. I stort sett torde Stor-Stockholm kunna sättas lika med Vinter-Stockholm medan gränserna för regionplaneområdet bestämts bl.a. med tanke på att framtida till Stockholm knuten bebyggelse, såväl helårs- som sommarbebyggelse skall falla därinom.

Förekomsten av stockholmsanknuten helårsbosättning gör det utan vidare klart, att man i trafikområdet bör inräkna hela Stor-Stockholm. Härtill bör, med hänsyn till att lokaltågstrafiken längs Västeråsbanan redan nu framföres till Kungsängens station, även läggas Upplands-Bro, som ligger i Uppsala län, samt på grund av Arlandaflygplatsens tillkomst dessutom Märsta kommun.

Tar man vidare hänsyn till sommarbebyggelsen, torde man i trafikområdet få inräkna även vissa andra delar av regionplaneområdet utanför Stor-Stockholm. Det gäller skärgårdskommunerna Djurö och Ljusterö, samt även Roslags-Kulla, Länna och Blidö, med omfattande stockholmsanknuten sommarbosättning. Även för den fasta befolkningen i sistnämnda kommuner gäller, att den har trafikmässig anknytning till Stockholm eller till Norrtälje. Denna stad är även huvudort för Frötuna och Vaddö, medan Ösmo har anknytning till Nynäshamn. Då dessa två städer har sina egna lokaltrafikområden synes de sistnämnda kommunerna icke böra inräknas i Stor-Stockholms trafikområde, trots att även de har en viss från Stor-Stockholm utgående sommarbosättning.

Städerna Sigtuna och Södertälje har även en sådan anknytning till Stor-Stockholm, att deras anslutning till trafikområdet synes motiverad. I Sigtunas fall kan en anslutning aktualiseras, sedan Arlandaflygfältet och därtill anknuten bebyggelse kommit till stånd. Södertälje kommer under alla förhållanden att stå i livlig lokaltrafikförbindelse med Stockholm såsom ändpunkt för lokaltågstrafiken i denna riktning. Stor-Stockholms lokaltrafikområde bör därför längs stambanan utsträckas till Södertälje.

Några anledningar — servicemässiga eller trafikekonomiska — att överskrida här ovan uppdragna gränser för trafikområdet synes icke förefinnas. Under alla förhållanden är det uteslutet, att hela regionplaneområdet skulle kunna innefattas i trafikområdet, eftersom man då skulle få in ett antal kommuner, vilkas medverkan till trafikutbyggnaden knappast kan anses motiverad.

Med ovan tänkta omfattning skulle trafikområdet få en största utsträckning av omkring 40 km från Stockholms centrum i riktning norr, öster och söder, medan utsträckningen blir något mindre västerut.

### C. Företag som beröres av samordningsfrågan.

Inom det i föregående avsnitt skisserade trafikområdet ombesörjes lokaltrafiken f.n. av följande företag med deras huvuddelägare inom parentes:

#### *Spårvägar, stads- och förortsbusslinjer samt tunnelbanor:*

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar (Stockholms stad).

#### *Järnvägar:*

Statens Järnvägar (staten).

Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag (staten).

Järnvägs Aktiebolaget Stockholm—Saltsjön (enskild ägare).

Stockholm—Nynäs Järnvägs Aktiebolag (staten).

#### *Förortsspårvägar (utöver SS):*

Lidingö Trafik Aktiebolag (Lidingö stad).

Trafik Aktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön (enskild ägare).

#### *Förortsbusslinjer (utöver SS):*

Statens Järnvägar (staten):

Solnalinjerna.

Huddingelinjerna.

Stockholms Läns Omnibus Aktiebolag (staten).

Vaxholms Trafik Aktiebolag (Vaxholms stad).

Lidingö Trafik Aktiebolag (Lidingö stad).

Lidingö Omnibus Aktiebolag (enskild ägare).

Järnvägs Aktiebolaget Stockholm—Saltsjön (enskild ägare):

Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö.

Busstrafiken Stockholm—Södertörn.

Trafik Aktiebolaget Stockholm—Kvarnholmen (enskild ägare).

Mäläröarnas Omnibuss Aktiebolag (enskild ägare).

Bland bussföretag i stockholmstrakten, vilkas linjenät delvis faller inom Stor-Stockholms trafikområde märkes följande:

Trafikföreningen Skokloster—Håtuna—Stockholm (enskild ägare).

Trafik Aktiebolaget Stockholm—Nynäs (staten).

Trafik Aktiebolaget Tumba—Grödinge—Sorunda (enskild ägare).

Viktigare statistiska uppgifter rörande företagens trafikverksamhet har sammanförts i tabellform i bilaga 2. Linjenäten framgår av kartan i bilaga 1.

Fastställandet av ett Stor-Stockholms trafikområde kan medföra vissa konsekvenser i fråga om avgränsningen av en del av de inom området arbetande trafikföretagen. Om något företag driver trafik dels inom och dels utom trafikområdet kan det nämligen — beroende på hur storstockholmstrafiken slutgiltigt organiseras — bli aktuellt att dela upp företaget eller åtminstone dess redovisning. Verklig fjärrtrafik bör sålunda utbrytas från företagets övriga verksamhet och redovisas för sig, i den mån detta nödvändiggöres av samordningsåtgärderna.

Statens Järnvägars lokaltågstrafik på Västerås-, Uppsala- och Södertäljelinjerna kommer som tidigare framhållits att utgöra ett viktigt trafiksystem i Stor-Stockholms förortsområde. Systemet bör därför helst bli föremål för en eventuell samordningsverksamhet inom Stor-Stockholm, åtminstone i avseende på trafikplaneringen och taxesättningen.

I ett par fall kan man också tänka sig, att mera perifera företag erhåller tillstånd att trafikera i områdets yttre delar utan att delta i samordningen, exempelvis Trafikföreningen Skokloster—Håtuna—Stockholm och Trafik Aktiebolaget Tumba—Grödinge—Sorunda. Det förstnämnda företaget driver en linje från Skokloster över Håtuna och Kungsängen till Stockholm. Linjerna har ingen betydelse för Stor-Stockholms lokaltrafik och det torde som ovan nämnts saknas anledning att inräkna dem bland de av samordningen omfattade företagen.

Statens Järnvägar driver ett stort antal busslinjer i en sektor begränsad av Mälaren och en linje från Sveavägen i Stockholm över sjöarna Edsviken, Norrviken och vidare i huvudsakligen rakt nordlig riktning. De flesta av dessa linjer ligger inom Stor-Stockholms trafikområde. De busslinjer, som betjänar de utanför trafikområdet belägna kommunerna Skepptuna och Sjuhundra, torde kunna stå utanför samordningen, liksom även Enköpingslinjen. För de inom Stor-Stockholmsområdet liggande SJ-busslinjerna har trafikutredningen vid sina överväganden angående det framtida trafiksystemet framhållit möjligheterna till ändrad linjeföring i samband med den nya lokaltågsplanens genomförande i järnvägstrafiken. Ett flertal av dessa busslinjer skulle nämligen kunna omläggas till anslutningstrafik till stationer på järnvägslinjerna mot Uppsala och Enköping. Busslinjerna närmast Stockholm till Solna, Sundbyberg, Bromma och Spånga (linjerna 1—11) är inre förortslinjer med en därför avpassad tät trafikering. Dessa linjer bör alltså ha Stockholm som utgångspunkt.

Stockholms Läns Omnibus Aktiebolag driver busstrafik i hela sektorn mellan ovannämnda linje norrut från Stockholm och fastlandskusten. Bolaget tillämpar självt en organisatorisk uppdelning av sitt bussnät i grupper t.ex. dels de s.k. stockholmslinjerna, dels åkersbergalinjerna och dels norr-



täljelinjerna. Av dessa bör stockholmslinjerna i sin helhet tillföras Stor-Stockholms trafikområde liksom flertalet av åkersbergalinjerna (nr 20, 21, 22, 23, 24 och 25), vilka har anslutning till Österskårsbanan vid Åkersberga station. Övriga linjer bör kunna utelämnas ur samordningsplanen.

Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolags trafikområde omfattar dels lokaltrafiklinjer till Stocksund, Djursholm och Näsbyparkområdet i södra Täby (Djursholmslinjerna), dels en linje till Österskär (Österskärslinjen), dels huvudlinjen (Rimbolinjen) med förgreningar i östra Uppland. Längs huvudlinjen förekommer en rätt betydande trafikering med lokaltåg nämligen till Vallentuna och Lindholmen. Lokaltrafiklinjerna faller givetvis inom Stor-Stockholms trafikområde.

Trafikföretagen i Lidingö samt Järnvägs Aktiebolaget Stockholm—Saltjön med dess busstrafikavdelningar för Värmdöområdet och Södertörn faller i sin helhet inom trafikområdet och därmed under samordningen.

Nynäsbanan löper dels inom och dels utom lokaltrafikområdet med gräns omedelbart söder om Tungelsta station. På längre sikt kan en betydande exploatering förutses inom området. Det gäller såväl fast som sommarbosättning, icke minst i samband med örlogsstationens och örlogsvarvets flyttning. Banans inre del kan därvid komma att utbyggas för ökad lokaltrafik och inordnas i SJ-systemets övergripande trafik. Med hänsyn till de framtida utbyggnadsmöjligheterna bör därför Nynäsbanans lokaltrafik inbegripas i trafikområdet redan från början.

Den busstrafik, som bedrivs av Trafik Aktiebolaget Stockholm—Nynäs, utgör till största delen lokaltrafik för Nynäshamns lokaltrafikområde omfattande södra delen av Södertörn. Två av linjerna är införda till Stockholm men saknar f.n. större betydelse för Stor-Stockholms lokaltrafikområde. Företaget torde så när som på sistnämnda linjer kunna utslutas från samordningsverksamheten.

Frågan om skärgårdens trafikförbindelser har vid flera tillfällen varit föremål för undersökningar, vilka samtliga understrukt behovet av trafik mellan stockholmsregionens större bostadsområden och skärgården. Rekreativsmöjligheterna där torde i framtiden än mer komma att utnyttjas av stadsborna. Under senare år har skärgårdstrafiken delvis kommit att bli anslutningstrafik mellan motorfordon och båtar. Buss- och biltrafiken kan komma att sträcka sig ännu längre ut i skärgården, varvid passbåtssystemet tidsvis kan utökas och effektiviseras. Utvecklingen hänför sig framför allt till sommarmånaderna. Trafiken torde bäst främjas genom samordning med Stor-Stockholms övriga trafiknät. Trots skärgårdskommunikationernas särprägel har utredningsmännen därför inte velat utsluta möjligheten av att inräkna skärgårdsområdena i trafikområdet och att inordna skärgårdsrederierna under en eventuell trafiksamordning.

#### D. Stor-Stockholms trafikutrednings förslag till plan för den kollektiva trafiken i stockholmstrakten.

Stor-Stockholms trafikutredning har utarbetat och i sitt huvudbetänkande framlagt ett förslag till struktur och utbyggnad av det kollektiva trafiksystemet inom Stor-Stockholms förortsområde (huvudbetänkandet, kap. IX). Detta förslag skall här i sina huvuddrag refereras.

##### a) *Området utanför Danvikstull.*

Den kollektiva trafikförsörjningen beräknas under överskådlig tid komma att förbli hänvisad till Saltsjöbanan och Värmdöbussarna. Möjligheterna att införa Saltsjöbanan i tunnelbanesystemet kan f.n. inte överblickas. Varken den första eller den andra tunnelbanan väntas få tillräcklig kapacitet för att möjliggöra en sådan anslutning. Frågan om en tredje tunnelbana har ej upptagits till närmare övervägande.

Den fortsatta exploateringen i Nacka och Saltsjöbaden måste baseras på både Värmdöbussarna och Saltsjöbanan, vilken med rimliga utbyggnader kan ta hand om 4 à 5 gånger det nuvarande trafikunderlaget på nära 8 000 invånare. Kapaciteten blir närmast beroende på spårvägsbolagets resurser att förmedla omstigningstrafiken. Som omstigningsplats är Slussen lämpligare än Värmdöbussarnas nuvarande ändstation i innerstaden.

##### b) *Området utanför Skanstull.*

Det första tunnelbanesystemet kommer redan vid färdigställandet att överskrida den beräknade kapacitetsgränsen. Även med eventuell minskning i boendetätheten torde detta i fortsättningen endast i begränsad omfattning kunna betjäna områden utanför Stockholms stad. Busstrafik från de utanför liggande förorterna måste därför som hittills införas till innerstaden. Härför krävs en ny busstation, förslagsvis i kvarteret Dykärret mindre, med anslutning till andra tunnelbanan från mitten av 1960-talet. Denna station skulle möjligen också kunna betjäna bussar över Danvikstull, ehuru infartsförhållandena för dessa inte blir helt tillfredsställande. En annan lämpligt belägen busstation i stadens centrala delar kan framdeles bli erforderlig.

##### c) *Årstabrons trafikområde.*

Övergripande trafik med nya motorvagnståg på järnvägslinjerna norr och söder om Stockholm C, som nu ombygges, väntas möjliggöra en avsevärd ökning av kapaciteten på Södertälje- och Nynäsbanorna.

Nuvarande system med anslutande busslinjer bör kunna utbyggas och

även möjliggöra bekvämare interna kommunikationer inom och mellan förortskommunerna.

Ett förslag till avlastande tunnelbanegren utmed järnvägen till trakten av Flemingsbergs gård har icke ansetts möjligt och lämpligt att genomföra.

En successiv utbyggnad av järnvägarnas spårkapacitet kan framdeles bli aktuell, i första hand ytterligare ett dubbelspår Årstabron—Tullinge, i andra hand över Årsta holmar, när gatutrafikleden över Årstaviken anordnas och senare även fram till Södertälje. Om och när en utbyggnad till 4 spår mellan Stockholm S och Stockholm C kan tänkas komma till stånd, har ej kunnat överblickas och trafikutredningen har därför ansett att möjligheten härtill bör hållas öppen.

*d) Området utanför Hornstull.*

Det planerade andra tunnelbanesystemet beräknas kunna möjliggöra en fullgod framtida trafikförsörjning dels genom förlängning av banan till de s.k. Vårbymarkerna, dels genom anslutande busstrafik till lämpliga stationer längre ut på banan eller närmare stadens centrum.

*e) Mälaröarna.*

På Mälaröarna beräknas en relativt begränsad folkökning. En utflyttning till Bromma av bussarnas ändstation vid Fridhemsplan har ifrågasatts men detta skulle medföra en hel del praktiska och ekonomiska olägenheter för både trafikanter och trafikföretag. En provisorisk förbättring av den nuvarande stationen har ansetts önskvärd i avvaktan på eventuell framtida flyttning.

*f) Nordvästra förortsområdet.*

Den övergripande trafik på järnvägslinjerna norr-söder, som nämnts i det föregående, beräknas avsevärt öka kapaciteten även på järnvägarna mot Uppsala och Enköping. Av tidigare anförda skäl anses liksom i det södra området anslutande busstrafik böra utbyggas till järnvägsstationerna på de två linjerna.

Spårvägstrafiken på linje 15 bör inom den närmaste framtiden ersättas med busstrafik. Denna ställer krav på god framkomlighet och goda anslutningar till tunnelbanan och yttrafiknätet i innerstaden.

En framtida tunnelbanegren genom Solna—Sundbyberg har föreslagits. Den första tunnelbanans kapacitet möjliggör dock icke anslutning av denna gren. Ett infogande i det andra tunnelbanesystemet kan ifrågasättas men beror på omfattningen av trafiken till och från Lidingö och i Roslagssektorn och vidare på trafikunderlaget i Solnaområdet.

En separat infart för en tunnelbanegren från Solna över Kungsholmen kan visa sig vara den enda möjliga lösningen, i så fall sannolikt realiserbar först i en relativt avlägsen framtid.

Busstrafiken beräknas öka kraftigt och torde, om en tunnelbana inte kommer till utförande, överstiga kapacitetsgränsen för infarten till Norra Bantorget. En annan avlastande slutstation kan därför bli erforderlig vid Odenplans tunnelbanestation eller i anslutning till Klarastrandsleden—Tegelbacken.

#### *g) Området utanför Roslagsinfarterna.*

Den väntade kraftiga befolkningsökningen i detta område kan betjänas av järnvägsförbindelserna och bussarna men det förutsätter, att möjligheterna till anslutning och vidarebefordran vid Östra station för Roslags- och Djursholmsbanorna förbättras genom bekväm omstigning till det andra tunnelbanesystemet. SLO-bussarnas infartssträckning bör omläggas så att den får bekväm anslutning till den första tunnelbanan.

#### *h) Lidingön.*

Den fortsatta utvecklingen av bebyggelsen på Lidingön, är beroende av en tilltänkt ny bro, som beräknas bli färdig mot mitten av 1960-talet. En utflyttning av ändstationen för Lidingöbanorna till innerstadens periferi skulle för trafikanterna innebära betydande försämring. En förlängning av den andra tunnelbanan från den hittills planerade slutstationen vid Östermalmstorg till Östra station skulle ge goda anslutningsmöjligheter för både Lidingöbanorna och -bussarna.

I utredningen diskuteras olika tänkbara lösningar för att tillgodose Lidingö och Roslagssektorn med tunnelbaneanslutning med omstigning för trafikanterna till och från de två förortsområdena.

Ett förortsbanesystem på egen banvall kan visa sig vara en lämplig lösning och bör alternativt undersökas i jämförelse med det betydligt mer kostnadskrävande alternativet med tunnelbana till Lidingö.

#### **E. Trafikområdet betraktat ur administrativa synpunkter.**

Det i ett föregående kapitel (III B) beskrivna område, som kan komma ifråga för en samordnad kollektiv trafik, sammanfaller såsom framgår av redogörelsen nära nog helt med det s.k. Stor-Stockholm. Härmed avses den funktionella enhet, omfattande Stockholm och dess grannkommuner, som över de åtskiljande administrativa gränserna sammanhålls av gemenskap i fråga om näringsliv, bebyggelse och kommunikationer. Behovet av att i någon form söka samordna de kollektiva trafikmedlen inom Stor-Stock-

holm utgör, sedd mot denna bakgrund, ett led i ett större problemkomplex. Om den fortsatta utbyggnaden av området icke skall hämmas, måste nämligen ett vidgat interkommunalt samarbete utvecklas. Det är även nödvändigt, att de skilda statliga organ, som härvid har att medverka, samordnar sin handläggning av ärenden, som angår Stor-Stockholm.

En samordnad trafikorganisation kommer för sin planeringsverksamhet samt för finansieringen och genomförandet av uppgjorda projekt liksom även för den löpande förvaltningen att bli starkt beroende av ett effektivt samarbete med vederbörande kommunala och statliga organ. Det torde därför finnas anledning att här redogöra för vad, som — bortsett från landstingets verksamhet — åtgjorts eller planeras för en allmän administrativ samordning av Stor-Stockholmsfrågorna på det kommunala och statliga planet. F.n. finns följande olika samordningsorgan.

#### *Stockholmstraktens regionplaneförbund.*

Förbundets verksamhet omfattar utöver Stor-Stockholm ett vidsträckt område, vari ingår skärgården från Vaddö i norr till Landsort i söder och vars gränser i övrigt bildas av bland andra följande till förbundet anslutna kommuner, nämligen Vaddö i norr, Sigtuna, Ekerö och Södertälje i väster samt Ösmo och Nynäshamn i söder (bil. 5). Medlemskommunerna är 47 till antalet. Förbundet tillkom sedan kungl. maj:t efter förslag av överståthållarämbetet samt länsstyrelsen i Stockholms län den 21 januari 1949 förordnat, att regionplan skulle upprättas för det ifrågavarande området. Förbundsordningen fastställdes av kungl. maj:t den 16 februari 1951.

Förbundets angelägenheter handhas av en förbundsdirektion. Av dess ledamöter utses ordföranden och vice ordföranden av kungl. maj:t och de övriga av medlemskommunerna, som var och en utser en ledamot samt ytterligare en ledamot för varje fullt 25 000-tal invånare. Direktionen utser och biträdes av en regionplanenämnd. Dennas uppgift är enligt byggnadsstadgan att upprätta regionplan och sedan denna av kungl. maj:t fastställts verka för dess efterlevnad, att följa utvecklingen och väcka förslag till ändringar av planen, när så finnes påkallat, liksom att göra framställningar till förbundsdirektionen, länsstyrelsen och annan myndighet i hithörande frågor. Vidare är föreskrivet, att regionplanens lämplighet skall omprövas minst en gång vart femte år.

#### *Stockholms förorters samarbetsnämnd.*

Nämnden är en sammanslutning av utanför Stockholm belägna förortskommuner och dess verksamhet grundas på avtal mellan kommunerna. Nämnden, som bildades år 1946, äger till behandling upptaga varje aktuell

fråga som är av intresse för medlemskommunerna eller vissa av dem samt inleda erforderligt samarbete med länsstyrelsen, landstinget i Stockholms län, regionplaneförbundet, Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund och Stockholms stad. Den 1 januari 1958 var 26 kommuner anslutna. Av dessa bildar 17 en inre förortskrets, medan de 9 återstående tillhör den yttre förortskretsen.

Nämnden tillsätter en styrelse, som är uppdelad i en inre och en yttre förortsdelegation. Styrelsen utser representanter i Stor-Stockholms planeringsnämnd (se nedan), ett organ gemensamt för Stockholms stad och samarbetsnämnden. Till nämndens förfogande står fyra konsulter, en jurist, en stadsplanarkitekt, en vatten- och avloppsingenjör och en kommunikationsexpert.

#### *Delegationen för Stor-Stockholmsfrågor.*

Denna inom Stockholms stads organisation verksamma delegation tillsattes av stadskollegiet den 27 januari 1955. Den är stadens organ för handläggning av ärenden, som väsentligen har avseende på stadens förhållande till grannkommunerna, till regionplaneförbundet, landstinget och dess organ samt regelmässigt andra Stor-Stockholms berörande frågor. Delegationen består av borgarrådet för Stor-Stockholmsroteln såsom ordförande samt ytterligare 6 av stadskollegiet valda ledamöter jämte suppleanter för dem. När delegationen fungerar såsom stadens organ vid förhandlingar med grannkommuner och övriga region- och länsorgan utökas den med vederbörande fackborgarråd. Organisationsformen, som från början angivits vara ett provisorium omprövades av stadsfullmäktige den 17 december 1956 (utl. nr 402/1956), varvid beslöts, att den tills vidare skulle bibehållas.

#### *Stor-Stockholms planeringsnämnd.*

I det år 1957 framlagda aktionsprogrammet för bostadsförsörjningen föreslogs bl.a. inrättandet av en Stor-Stockholms planeringsnämnd, uppbyggd på den grund, som lagts genom det hittills bedrivna samarbetet mellan Stockholms stad och grannkommunerna. Efter förhandlingar mellan särskilt utsedda delegerade för de berörda kommunerna godkände dessa år 1957 (jfr stadskollegiets utl. nr 330/1957) instruktion och arbetsprogram för nämnden. Denna nämnd är enligt instruktionen ett organ för frivillig samverkan mellan de i Stor-Stockholmsområdet ingående kommunerna. Planeringsnämndens huvuduppgift är att främja en ändamålsenlig och planmässig utbyggnad av Stor-Stockholm. I detta syfte har nämnden att tillvarata Stor-Stockholmskommunernas gemensamma intressen i förhållande till statliga myndigheter och andra utomstående organ samt medverka

till och deltaga vid överläggningar mellan de i gemenskapen ingående enskilda kommunerna.

I arbetsprogrammet uttalas i fråga om trafikens ordnande följande.

»När det gäller Stor-Stockholms utbyggnad och aktionsprogrammets genomförande spelar trafikfrågan en betydelsefull roll. Trafikapparaten utbyggnad kan inte erhålla en ändamålsenlig utformning utan att en samordning äger rum mellan de olika kommunernas handlande och planering i detta avseende. En synkronisering är även nödvändig mellan utbyggnaden av olika områden inom regionen och trafikapparaten. I detta syfte bör man inom planeringsnämnden låta utarbeta en tidsplan för utförandet av de erforderliga trafikaneläggningarna. Frågan om en samordning av den kollektiva trafiken kommunerna och trafikföretagen emellan bör tagas upp till behandling inom nämnden».

Genom tillkomsten av planeringsnämnden har ett betydelsefullt steg tagits för att åstadkomma en organiserad ehuru frivillig interkommunal samverkan inom området med sikte på att närmast lösa aktuella samarbetsfrågor.

I förevarande sammanhang kan det vara av intresse att erinra om vissa synpunkter, som framförts i 1955 års statliga långtidsutredning och däröver avgivna yttranden (S.O.U. 1956: 53 och 1957: 22).

*Långtidsutredningen* uttalade, att staten kan påverka utvecklingen genom anslag, byggnadstillstånd och sin allmänna planläggning. Den är därigenom i en gynnsam ställning, när det gäller att genom förhandlingar samordna de kommunala myndigheternas beslut. Utredningen har därför funnit att statsmakterna i någon därför lämpad form samordnar de statliga organens behandling av frågor, som rör utbyggnaden inom Stor-Stockholm.

*Bostadsstyrelsen* erinrade om att på sistone påtagliga framsteg gjorts i fråga om svårlösta samarbetsproblem inom Stor-Stockholm och uttalade, att en ny utredning av frågor, som rör kommunernas administrativa befogenheter med all sannolikhet skulle kräva sådan tid, att de praktiska problemen för de närmaste åren icke tål väntan på deras definitiva lösning. Styrelsen hade intet att erinra mot, att en sådan utredning kom till stånd men under den uttryckliga förutsättningen, att det nödvändiga handlingsprogrammet därigenom icke fördröjdes. Beträffande formen för statsmakternas medverkan ifrågasatte styrelsen, om det icke kunde vara lämpligt att för ändamålet bilda ett Stor-Stockholms arbetsutskott, hos vilket kommunernas samarbetsorgan kunde direkt och på ett samordnat sätt anhängiggöra alla ärenden, vilkas avgörande är beroende på statliga myndigheters beslut. I ett dylikt utskott borde i så fall ingå representanter för arbetsmarknadsstyrelsen, bostadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, riksbanken, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelsen i Stockholms län.

*Överståthållarämbetet* framhöll i sitt yttrande liksom i tidigare sammanhang angelägenheten av att i varje fall det steget toges mot en lösning av frågan om stockholmsområdets administrativa indelning, att en förnyad förutsättningslös utredning av problemkomplexet påbörjades. F.n. syntes enligt ämbetet den enda utvägen vara, att det samarbete på frivillighetens grund, som redan ägde rum mellan Stockholm och dess grannkommuner, ytterligare utbyggdes inom ramen för gällande lagstiftning.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* hade i fråga om de statliga myndigheternas arbete beträffande stadsplanering och dylikt tagit upp frågan om en vidgad samordning av länsorganens, byggnadsstyrelsens och bostadsstyrelsens granskningsverksamhet. Länsstyrelsen räknade med att denna samordning skulle medföra ökad effektivitet bl.a. genom en icke ringa tidsvinst.

*Stor-Stockholmsdelegationen* ansåg, att man inte kunde avvakta tidskrävande och omfattande utredningar om en ny indelningsgrund för Stor-Stockholm. Arbetet måste omedelbart inriktas på att så snart som möjligt komma till rätta med bostadsbristen. Det framhölls vidare, att de statliga myndigheter, som i första hand ha att handlägga planerings- och arbetskraftsfrågor, förklarat sig villiga att medverka till aktionsprogrammets genomförande från utgångspunkten att Stor-Stockholm behandlas som en enhet.

*Stockholms handelskammare* ansåg i fråga om formerna för interkommunal samverkan, att långtidsutredningens förslag om ett mera aktivt statligt ingripande inte vore tilltalande och ur principiella synpunkter betänkligt. Att i stället skapa en kommunal överinstans med erforderliga befogenheter skulle enligt handelskammaren möta stora svårigheter, när det kunde bli vanskligt att förena strävandena efter effektivitet med principen om den kommunala självstyrelsen. Utländska exempel ansågs dock visa, att frågan inte vore olösbar (»Metropolitan Council» i Toronto). Handelskammaren tillstyrkte, att en utredning verkställdes av frågan om det interkommunala samarbetet inom stockholmsregionen.



#### IV. OPINIONSYTTRINGAR OM LOKALTRAFIKENS NUVARANDE ORDNING.

Kritik mot lokaltrafikens organisation och verksamhet inom stockholmsområdet har vid olika tillfällen kommit fram i mera offentliga sammanhang såsom i motioner och dylikt. Det ligger i sakens natur, att dylik kritik främst berör servicemässiga förhållanden sedda från den resande allmänhetens synpunkt, framför allt taxefrågor. En mera systematisk kritik med utgångspunkter även i andra förhållanden än de servicemässiga togs upp i ett senare avsnitt av denna utredning (kap. VII).

SJ:s järnvägstrafik, en del av SLO:s busstrafik, Djursholmsbanan och Lidingöbanorna kan föra sina resenärer ända in till Stockholms centrum. Centralstationen har nära kontakt med viktiga kontors- och affärskvarter. Djursholmsbanans ändstation vid Engelbrektsplan liksom också Lidingöbanornas vid Humlegården är centralt belägna och en del av SLO:s busstrafik har också sin ändstation förlagd till Engelbrektsplan. SLO:s övriga linjer slutar emellertid i närheten av eller vid Jarlaplan, som måste anses ha ett mindre gott läge med hänsyn till de flestas resmål. Saltsjöbanans slutstation har visserligen ett något perifert läge vid Slussen men har här god kontakt med tunnelbanan och innerstadsnätet. Sämre beställt är det med t.ex. busstrafiken från Björknäs och Värmdö, från Södertörn, Huddinge och Mälaröarna. Hithörande linjer har sina ändstationer i Stockholm förlagda i relativt perifera lägen vid respektive Borgmästargatan, Götgatan—Ringvägen och Fridhemsplan. En del kritik har gällt bristande möjlighet för trafikanterna att utan omstigning nå stadens centrum.

Här må erinras om en motion (nr 12: 1954) av herrar Verner Karlsson och Gustaf Göransson i Stockholms stadsfullmäktige med förslag att vissa förortsbusslinjer, vilka icke tillhör staden, i framtiden skulle införas till eller genom stadens centrala delar. Även i pressen har liknande förslag framförts.

Det har framhållits, att omstigningen är besvärlig och framför allt kostsam. Den som exempelvis från Värmdöhållet kommer resande mot staden, kan icke utan omstigning åka längre än till Borgmästargatan på Södermalm. Skall resan fortsättas, vilket i de allra flesta fallen är avsikten — omstigningsfrekvensen till och från SS-nätet rör sig omkring 67 % — måste ny avgift erläggas, sedan omstigning skett. Svårigheter föreligger för bussföretaget att föra sina trafikanter vidare, då framför allt lämplig plats saknas för en terminalanläggning i centrum.

Kritik har också framförts från trafikanterna i de nordöstra delarna av Stockholm, d.v.s. i SLO:s trafikområde. De trafikanter, som i dessa trakter bor inom stadens gränser och följaktligen såsom skattebetalare till staden

bidrager till att täcka spårvägsbolagets underskott, har ansett sig böra få möjlighet att åka med bolagets vagnar från bostaden till arbetet och då betala avgift enligt samma normer, som gäller för andra invånare i Stockholm. Spårvägsbolaget har emellertid ingen linjetrafik i detta område och då SLO ombesörjt trafiken på ett fullt tillfredsställande sätt, har det icke funnits anledning för något annat företag att starta ytterligare trafik.

I detta sammanhang kan erinras om en stadsfullmäktigemotion av fru Margit Froste (nr 24:1948) samt ytterligare en (nr 13:1952) av herrar Gustaf Göransson och Tore Karlsson. I förra motionen yrkades fri övergång mellan SS:s och SLO:s linjer för trafikanter från och till stadsdelen Brunnsviken. I senare fallet begärdes undersökning av möjligheterna att mera generellt införa rätt till fri övergång mellan SS:s och övriga lokaltrafikföretags linjer.

På taxeorrådet återfinnes en mångfald olika taxebestämmelser, som är skiljaktigt utformade hos företagen inom Stor-Stockholmsområdet, såsom olika åldersgränser, olika giltighetstid för periodkort m.m. (se tabell tillhörig bil. 7). Genom ändringen i Stockholms Spårvägars taxa i november 1957 blev åtminstone vissa skillnader i detta företags och övriga trafikföretags taxeyesystem inom Stor-Stockholm utjämnade. Dessa skillnader kommer återigen att vidgas om den till 1 mars 1959 planerade nya SS-taxan skulle genomföras.

Även om många detaljbestämmelser synes bagatellartade, är det ur såväl ekonomisk som praktisk synvinkel av värde att få bestämmelserna enkla och enhetliga. Med den allmänna utvecklingen mot enmansbetjäning och med hänsyn till vikten av snabb visering, är det angeläget att skapa ensartade bestämmelser för resor inom hela Stor-Stockholmsregionen. Enkla, klara och enhetliga bestämmelser är ägnade att eliminera onödiga förfrågningar och tvisteämnen, som alltid förorsakar extra arbete och kräver tid.

Ett annat område, som utsatts för kritik, är korrespondensen mellan ankomst- och avgångstider för olika företags trafikmedel. Den tidsförlust, som trafikanten under sådana omständigheter får vidkännas, kan göra honom benägen att söka andra fortskaffningsmedel.

Vad här anförts avses att belysa arten av de erinringar, som framförts mot att ett samarbete på taxeorrådet saknas. Med den fortsatta befolkningstillväxten i Stockholms grannkommuner torde flera komplikationer av liknande slag vara att emotse.

## V. LOKALTRAFIKENS ORGANISATION INOM VISSA STORSTADSOMRÅDEN I UTLANDET.

I *bilaga 6* redogöres kortfattat för hur lokaltrafikorganen samordnats eller avses skola samordnas i några utländska storstadsregioner, som utredmännen haft tillfälle att närmare studera.

Ett gemensamt drag hos flertalet av de undersökta samordningsfallen är, att man tvingats tillgripa en eller annan form av omfattande koordination. Samordningen har vanligen åstadkommit av statsmakterna, som meddelat mer eller mindre detaljerade bestämmelser rörande koordinationen i speciallagstiftning. I ett fall — Ruhrområdet — har man emellertid åstadkommit en frivillig överenskommelse mellan offentliga och privata företag.

Kapitalanskaffningen understödes som regel av staten genom att denna garanterar lån. Kommunerna har vanligen i samband med ekonomiska engagemang i trafikföretaget, erhållit ett inflytande över trafiken på så sätt, att de antingen är direkt representerade i trafikföretagets styrelse eller indirekt delaktiga genom ett trafikråd eller på annat sätt. I samtliga fall är det föreskrivet, att företagen i princip skall drivas enligt affärsmässiga grunder. Undantag från denna princip medges endast i särskilda, bestämt angivna fall eller i viss begränsad omfattning. Man har strävat efter att frigöra taxefrågorna från andra än ekonomiska bedömanden och skapa förutsättningar för mera objektiva avgöranden eller större kontinuitet genom att tillämpa i förväg fastställda taxeformler etc.

Samordningen av de eljest självständiga trafikföretagen i Ruhrområdet bygger i stor utsträckning på en lämplig fördelning av koncessioner. Alla företag i området har förbundet sig att underställa koncessionsansökan ett särskilt inrättat organ, i vilket bl.a. ingår representanter för trafikföretagen i området. Då ansökan upptages till behandling på sammanträde, skall protokoll föras. Skulle förenämnda organ icke kunna fatta ett enhälligt beslut huruvida koncessionsansökan bör tillstyrkas, föres diskussionsprotokoll. Dessa protokoll skall sedan medfölja ansökan till den myndighet, som meddelar koncessionen. Den koncessionsbeviljande myndigheten har då möjlighet att redan när ansökan ingivits ta del av de skäl, som framförts för eller mot ansökan och kan på grundval av dessa upplysningar fatta beslut.

Stora olikheter förefinnes med avseende på det sätt, varpå man inom ifrågavarande regioner ordnat lokaltrafiken. Från en mera obunden frivillig samordning av sinsemellan självständiga företags verksamhet (Ruhr) finns det flera övergångsformer till fullständiga monopolföretag, som i sin tur kan vara i huvudsak självstyrande (London före förstatligandet) eller

vara utsatta för ett mer eller mindre starkt inflytande från statligt och/eller kommunalt håll (Bryssel och Paris). Tillräckligt säkra utgångspunkter för en inbördes värdering av de olika företagsformernas effektivitet kan icke sägas föreligga. Troligen är själva företagsformen av mindre betydelse för resultatet än lokala och personliga förhållanden, framförallt den energi och duglighet, som nedlägges i den löpande affärs- och driftsledningen.

Av speciellt intresse ur svensk synpunkt är det förslag till utvidgat samarbete mellan de kollektiva trafikföretagen, som utarbetats av en särskild kommitté i Köpenhamn (bil. 6). Förslaget, som efter överarbetning framlagts såsom proposition i folketinget, förutsätter att samtliga statliga, kommunala och större enskilda trafikföretag inordnas under en ny organisation, det s.k. trafikrådet. Detta förutsättes överta praktiskt taget all kollektiv trafikverksamhet — med undantag för till en början några smärre enskilda bussföretag i ytterområdena — och utrustas med befogenheter att själva bestämma om linjesträckning, taxor, avtal m.m. I fråga om finansieringen räknar förslaget med statens och kommunernas medverkan, varvid direkta kapitaltillskott från det allmännas sida förutsättes kunna ske. Inom ramen för femårsplaner i fråga om investeringar och drift räknar förslaget med att storföretaget skall drivas efter affärsmässiga grunder.

## VI. KOORDINATIONSAVTAL MELLAN TRAFIKFÖRETAG I SVERIGE.

Även i Sverige har några samordningsavtal tillkommit mellan trafikföretag, sålunda ett i Gävle mellan stadens spårvägar och vissa enskilda bussföretag avseende taxorna, och ett mellan vissa privata bussföretag i Norrland och postverket, vilket innefattar en överenskommelse om samtrafikering samt taxesamarbete i fråga om den s.k. snabbustrafiken utmed Norrlandskusten. Inom Stor-Stockholm finnes dessutom avtal mellan Stockholms Spårvägar och de två förortsbaneföretag som trafikerar Lidingö samt mellan sistnämnda företag inbördes.

Det förstnämnda avtalet avsåg att förbilliga resorna mellan Strömsbro m. fl. förorter till Gävle och Gävle centrala delar, varvid samtrafik infördes med särskilda biljetter för sådana resor, som började på viss fastställd zon på förortslinjerna. Biljetterna tryckes av Gävle stads spårvägar, som säljer dem i parti till trafikföretagen, vilka ombesörjer all försäljning av biljetterna till allmänheten.

Det andra av ovannämnda avtal har slutits mellan å ena sidan Norrlandskustens Trafikförening u.p.a., som består av privata bussföretag med koncessioner på sträckan Sundsvall—Luleå, och å andra sidan postverket. Avtalet föreskriver bl.a., att det skall förekomma samtrafik i biljetthänseende vid personbefordran mellan de flesta av postverkets diligenslinjer och ett 50-tal privata bussföretag. Samtrafiken innebär, att i densamma deltagande företag skall försälja biljetter, enkla och tur och retur, med giltighet på tillämplig sträcka inom samtrafikområdet i sådana fall, då trafikanten för resa i enkel riktning än härvisad till att anlita två eller flera trafikföretag. Giltighetstiden för biljetterna är en månad och uppehåll, som icke är betingat av förbindelserna, får på varje postdiligenssträcka göras en gång i vardera riktningen på tur- och returbiljett. Särskilda biljetter finns för denna samtrafik och avräkning äger rum genom Norrlandskustens Trafikförening.

Av särskilt intresse är slutligen avtalet mellan Stockholms Spårvägar och Lidingöbanorna. Genom detta avtal, som funnits till sedan år 1925, har Stockholms Spårvägar medgivit Lidingöbanorna rätt att med sina tåg framgå på bansträckan Ropsten—Lidingövägen—Sturegatan—Humlegårdsgatan med ändstation vid Humlegården. Lidingöbanorna å sin sida har förbundit sig bl.a. att för färd på spårvägsbolagets spårssystem upptaga avgifter efter samma taxor och med samma biljetter, som är gällande på bolagets stadslinjer. Lidingöbanorna köper kontant erforderligt antal SS-biljetter. Inkomstfördelningen regleras vid varje årsskifte efter särskilda i avtalet fastställda grunder. Mellan de två Lidingöbanorna finns sedan ett antal år ett samarbetsavtal, enligt vilket trafikeringen sker oberoende av vilket företag som äger vagnarna. Företagen har också gemensam driftsledning.

## VII. SKÅL FÖR OCH EMOT EN SAMORDNING AV TRAFIKFÖRETAGEN I STOR-STOCKHOLMSOMRÅDET.

I det följande skall rent principiellt diskuteras de fördelar och nackdelar, som är förknippade med en eventuell koordination (samordning) av trafikföretagen i stockholmstrakten genom tillskapande av ett enda företag för omhändertagande av den kollektiva trafikverksamheten.

### A. Fördelar.

#### a) *Rationellare planering och utbyggnad av trafikapparaten.*

Trafikplaneringen är en viktig del av stadsbyggandet. Ett intimt samarbete mellan kommuner och trafikföretag är därför erforderligt redan i samband med bebyggelseplaneringen. Planeringen får emellertid inte ske enbart på kort sikt. Trafikapparaten måste dimensioneras och utbyggas efter prognoser över befolkningens storlek, bebyggelsens spridning och dess karaktär av enbart bostäder eller bostäder och arbetsplatser i förening samt efter tidsbestämda exploateringsplaner för kommande bebyggelse o.s.v. Med ledning av de överväganden, som en sådan samplanering ger upphov till, bör beslut för utbyggnaden av den kollektiva trafiken fattas med betryggande tidsmarginal, så att det på lång sikt fördelaktigaste handlingsalternativet beträffande val av trafikmedel kan genomföras. Ny trafiks återverkningar på trafikbudet för andra linjesträckningar bör kunna bedömas och en eventuellt lämplig om disposition av resurserna vara möjlig att åstadkomma.

En rationell trafikplanering måste för varje tidsskede innefatta en avvägning mellan offentliga och enskilda ekonomiska synpunkter med beaktande av att ett välordnat kollektivt trafiksystem är en nödvändig förutsättning för storstadssamhällets funktion. Av särskilt framträdande betydelse är arbetsresorna, som nu till  $\frac{3}{4}$  ombesörjes av kollektiva trafikmedel under högtrafiktid morgnar och kvällar. Dessa höga toppbelastningar, efter vilka trafikapparaten måste dimensioneras, innebär i och för sig stora påfrestningar, som skärps av anspråken på prisbillighet och på att förflyttningarna mellan bostad och arbetsplats skall ta kortaste möjliga tid i anspråk samt helst också ske utan omstigning eller i varje fall så att inte mer än en omstigning behöver göras. För stora grupper arbetstagare blir arbetsdagen avsevärt förlängd på grund av långa restider och det måste eftersträvas att genom åtgärder i samband med stads- och trafikplaneringen minska dessa tider.

Det är härvid av vikt, att den kollektiva trafiken utnyttjas effektivt vid samhällsprojekteringen, enär investeringar i masstransportmedel medför av-

sevärt mycket större kapacitet än motsvarande investeringar för individuell trafik kan ge (sid. 16). Vidare kan nämnas, att en dubbelspårig förortsbana inte tar större plats än en vanlig gata men kan befordra 10—15 gånger så många trafikanter som personbilarna på en fyrfilig motorväg. Samtidigt bortfaller behovet av parkeringsplatser i de centrala stadsdelarna.

Regionplanen för stockholmstrakten förutsätter i likhet med trafikutredningen, att framdeles liksom nu den övervägande delen av persontransporterna under högtrafiktid skall ske medelst kollektiva trafikmedel. Stommen i detta trafiksystem kommer enligt planen att utgöras av järnvägar och tunnelbanor, som är oberoende av driftstörningar till följd av trafikstockningar. Busstrafiken kan till en del väntas bli omlagd, så att den anslutes till spårkommunikationerna. I de fall direktgående bussar från ytterområdena till stadscentrum erfordras, aktualiseras för denna busstrafik behovet av centralt belägna slutpunkter, stödåtgärder i form av bland annat reserverade körfiler samt förkörsrätt, en princip, som sedan länge varit erkänd i fråga om spårvägstrafiken.

Det är inte endast förhållandena under högtrafiktid, som är avgörande för den kollektiva trafikapparatsens ekonomi. Lönsamheten och därmed också förmågan att upprätthålla en godtagbar trafikstandard är starkt beroende av att kollektivtrafiken blir konkurrenskraftig även under lågtrafiktid. Detta bör vid varje tidpunkt beaktas vid fördelningen av tillgängliga investeringsresurser för olika ändamål och vid taxesättningen. Det är nämligen ett uppenbart samhällsekonomiskt intresse att utforma och utnyttja trafikantordningarna på sådant sätt, att den kollektiva trafiken beredes så tillfredsställande driftsförhållanden som möjligt.

F.n. är det, som förut nämnts, en mängd olika sinsemellan helt oberoende organ, som fattar beslut om kollektiv trafik i Stor-Stockholm. Behovet av att samordna stadsplaneringen i stort och koncessionsgivningen med trafikplaneringen har kunnat bättre tillgodoses inom spårvägsbolagets trafikområde, där olika organ tillhörande samma kommun haft att samarbeta, än inom Stor-Stockholm i övrigt. Om åtgärder för en effektivare samplanering inom ytterräjongen inte vidtages, kan till följd av bebyggelsens tillväxt olägenheterna komma att framdeles bli påtagligare än nu.

En samordning av de olika trafikföretagens projekteringsverksamhet vore därför till fördel, så att de kollektiva trafikmedlen kan fylla de anspråk, som storstadssamhällets fortsatta utbyggnad kommer att uppställa. Resultatet av en dylik samordning kommer att vinna på om organisationsformen kan göras effektiv och ge trafikföretagen ökad förmåga att hos de olika organ, som leder stadsbyggnaden och handhar koncessions- och taxefrågorna, understryka den kollektiva trafikens intressen och möjligheter.

Det har ovan framhållits, att trafikplaneringen måste ske på lång sikt. Förslaget till regionplan för stockholmstrakten har exempelvis baserats på

prognoser för befolknings- och bebyggelseutvecklingen under tiden fram till år 1990. Ehuru framtidsplaneringen sålunda inriktas på förhållanden, som kan te sig relativt avlägsna från dagsaktuella bedömanden, har den dock i verkligheten ett nära samband med de avgöranden, som nu måste träffas i det pågående general- och stadsplanearbetet inom de skilda kommunerna. Förhållandet belyses av de utredningar om fortsatt utbyggnad av tunnelbanenätet, som i samverkan med regionplanekontoret bedrivs inom Stockholms stads generalplaneberedning av en härför tillsatt särskild kommitté.

Utredningsdirektiven ansluter sig till de tankegångar, som framförts i regionplaneförslaget och enligt vilka i första hand bör undersökas möjligheterna att föra in förortstrafiken från Lidingö och Roslagssektorn i det andra tunnelbanesystemet vid Östermalmstorg samt att anlägga en tunnelbana från Järvafältet genom Solna till Stockholms centrum. Utredningen syftar till att få fram konkreta förslag till tunnelbaneförsörjning av nämnda sektorer. Såsom ett mera tveksamt projekt, vilket i princip bör utredas, nämnes en eventuell tunnelbana för den sydöstra sektorn, d.v.s. östra delen av Södermalm och där utanför liggande förorter. Som helhet avses alltså att försöka bedöma vilket fullbordat nät av tunnelbanor, som man på lång sikt skulle kunna tänka sig i Stor-Stockholm.

På sistone har även uppkommit frågan om att på en längre eller kortare sträcka, eventuellt helt och hållet ersätta Roslagsbanans järnvägs- och buss- trafik med tunnelbana jämte anslutande busstrafik. Det är närmast planerna på att i samband med Stockholms högskolas utbyggnad anlägga en vetenskapsstad på Frescatiområdet, som aktualiserat denna tunnelbane- fråga, vilken kan inverka på generalplanen för nämnda område.

Det är nämligen här som annorstädes nödvändigt att vid bebyggelsens planering kunna taga hänsyn till, hur kommunikationerna i en framtid lämpligen bör utformas. Samma problem möter vid planeringsarbetet i Solnasektorn, samt i det sydöstra förortsområdet och på Lidingön, emedan erforderlig mark redan nu bör reserveras för att möjliggöra en blivande utbyggnad av eventuella tunnel- och förortsbanor.

Ur denna synpunkt ter sig en lösning av samordningsfrågan, särskilt i vad den avser anläggningsverksamheten, synnerligen brådskande. Icke mindre viktigt än planeringsarbetet är att skapa klarhet om finansierings- möjligheterna, ett problem som i det följande skall upptagas till särskild be- handling.

Till belysning av de investeringar, som kommer att behövas enbart under en 10-årsperiod framöver, må följande nämnas. Av det i trafikut- redningens slutbetänkande del II, bil. 12 redovisade investeringsbehovet fram till 1990 hänför sig i runt tal hälften av totalbeloppet eller c:a 350 miljoner kronor till tiden före 1970, varav omkring 300 miljoner kronor



enbart för tunnelbaneanläggningar. Därutöver kommer för statsbidragsberättigade gator och vägar, d.v.s. för den individuella motortrafikens tillgodoseende, inom Stockholms stad 750 miljoner kronor under tiden 1959—1968. (Beloppet bör ses mot bakgrunden av att statsbidraget f.n. utgör endast c:a 20 miljoner kronor per år för dylika nyanläggningar.) Medräknas även väganläggningar utanför Stockholms stad, inom kommuner med och utan egen väghållning, ökas investeringsbehovet för statsbidragsberättigade vägarbeten med minst 500 miljoner kronor. Totalt skulle därmed behovet av investeringskostnader för ifrågavarande trafikanelläggningar i stockholms-trakten komma att fram till år 1970 överstiga 1 500 miljoner kronor, varav blott cirka 20 % för kollektiva trafikanelläggningar.

*b) Förbättrad utnyttjning av masstransportmedlen.*

För att trafikapparaten såsom helhet skall bli effektiv, driftsäker och billig är det inte nog med att olika trafikmedel rationaliseras och utvecklas till hög teknisk standard. Det är också nödvändigt, att de olika trafikmedlen sätts in på uppgifter, som de vart för sig är bäst ägnade att lösa. Detta innebär en viss arbetsfördelning mellan trafikmedlen efter tekniska och ekonomiska grunder.

Tidigare har påvisats, att kapaciteten under i övrigt lika omständigheter är sådan, att en tunnelbana har  $4\frac{1}{2}$  gånger större kapacitet än busstrafik, 3 gånger större än spårväg och 25 à 30 gånger större än bilen. Tunnelbanan har liksom järnvägen och den på egen banvall framförda förortsbanan den värdefulla egenskapen, att den avlastar gatutrafiken och därigenom ökar framkomligheten.

För tunnelbanan i Stockholm kan i detta sammanhang följande kapacitetsuppgifter lämnas. Varje vagn har plats för c:a 150 personer, varav 50 sittande. Den maximala tågstorleken uppgår till 8 vagnar, rymmande 1 200 passagerare. Tekniskt är en tågtäthet av ett tåg var 90:e sekund möjlig men tunnelbanans maximikapacitet torde knappast komma att överstiga 40 000 per timme och riktning. Stationsavstånden på tunnelbanorna varierar mellan 1 650 och 450 m. I medeltal uppgår avståndet till c:a 800 m, varigenom en god kontakt kan ges åt kringliggande bebyggelse. Hastigheten, som kan uppgå till 70 km/h, håller sig, inräknat stationsuppehåll, genomsnittligt vid 30—33 km/h. Jämfört med de ytbundna trafikmedlen spårvagn och buss är denna medelhastighet mycket tillfredsställande.

För SJ:s lokaltrafik i stockholmstrakten har projekterats nya motorvagnståg, vilka beställts i tre enheter för provtrafik. Dessa är avsedda att framföras i maximalt 9-vagnarståg, rymmande 1 350 passagerare, varav 900 sittande. Stationsavstånden varierar avsevärt men håller sig genomsnittligt mellan  $2\frac{1}{2}$  och 3 km på de olika linjerna. De nya motorvagns-

tågen är avsedda för en maximihastighet av 100 km/h. Den höga hastigheten och de i förhållande till tunnelbanorna långa avstånden mellan stationerna möjliggör för exempelvis sträckan Stockholm C—Södertälje S en medelkörhastighet av 50 km/h eller t.o.m. högre. Å andra sidan blir kontakten med bebyggelsen inte så bekväm som vid tunnelbanan och detta särskilt i innerstaden. Lokaltågens kapacitet blir beroende av i vilken omfattning annan järnvägstrafik utnyttjar gemensamma spår och anläggningar, varför turtätheten inte kan närmare preciseras.

De i gata framförda spårvagnarna har väsentligt lägre kapacitet än både tunnelbanorna, järnvägarna och förortsbanorna. Ett modernt spårvägståg av förortstyp med 2 vagnar rymmer 180 passagerare, varvid sittplats kan beredas för c:a 100 personer. En ökning av kapaciteten är redan nu tekniskt möjlig på förortsbanorna genom att trafikera med 3 eller 4 vagnar per tåg. Såväl antalet tåg som deras hastighet är emellertid i hög grad beroende på trafikförhållandena i övrigt på infartsgatorna. F.n. passerar varje minut ungefär ett tåg i samma riktning på de gator, som har den största spårvägstrafiken. Hastigheten i genomsnitt för år håller sig omkring 15 km/h. Här må nämnas att spårvägstrafiken inom Stockholm är ställd på avveckling och beräknas komma att vara i huvudsak nedlagd vid tiden för det andra tunnelbanesystemets öppnande i mitten av 1960-talet. Den yttrafik i innerstaden, som tunnelbanorna då ej avlastar, är avsedd att överföras på bussar.

Bussarnas kapacitet är liksom spårvagnarnas svår att precisera, emedan framkomligheten på gatorna är starkt varierande. De moderna bussarna rymmer 70 à 80 passagerare. På de hårdast trafikerade gatorna passerar 150, i enstaka fall t.o.m. drygt 200 bussar varje timme i samma riktning. Den genomsnittliga hastigheten varierar starkt på olika gator. I Stor-Stockholms ytterområden kan denna på vissa lättframkomliga vägar med långa hållplatsavstånd t.o.m. överstiga 40 km/h — på starkt trafikerade centrungator och tillfartsleder understiger den understundom 5 km/h under högtrafiktid.

För järnvägarna, förortsbanorna och tunnelbanorna gäller gemensamt att anläggningskostnaderna är höga, medan dessa trafikmedel samtidigt kännetecknas av större kapacitet och mindre personalbehov och därmed förhållandevis låga driftkostnader. Uthyggnaden av erforderliga spårtrafiksystem påkallar på grund av de stora kapitalbelopp, som måste investeras, att stor omsorg ägnas åt studiet av trafikunderlaget och åt behovsanpassningen. Lokaliseringen av en bana till endast en kommun kan härvidlag utgöra en begränsning av möjligheterna till ett gott kapacitetsutnyttjande.

Busstrafiken har en helt annan kostnadsstruktur än järnväg och tunnelbana. De fasta anläggningskostnaderna har för busstrafiken — om man bortser från trådbussarna — inte samma dominerande betydelse, medan däremot kostnader som är helt beroende av trafikens omfattning t.ex. för drivmedel och busspersonal, intar en relativt stor andel av samtliga kostna-

der. Detta betyder, att den del av kostnaderna, som beror av körsträckan, blir proportionsvis hög.

Med en viss förenkling kan påstås, att platskilometerkostnaden för bussarna inte sjunker särskilt mycket, då trafiken ökar utan blir nära nog oförändrad. En större belastning får ofta till följd, att resurserna inte kan utnyttjas bättre än tidigare, utan att flera fordon måste insättas i trafiken. I någon mån är det dock möjligt, att vid en i vissa avsnitt minskad trafik, använda ledigblivna fordon på annat håll. Dessutom har busstrafiken större möjligheter att på olika delsträckor anpassas efter trafikbelastningen.

För spårvägstrafiken kan helt allmänt sägas, att kostnadsstrukturen liksom kapaciteten är ett mellanting mellan tunnelbane- och busstrafik. De fasta kostnaderna är högre än busstrafikens men ligger långt under tunnelbanetrafikens. Personalkostnaderna per plats är lägre än den tvåmansbetjänade bussens men kan i vissa fall vara högre än den enmansbetjänande bussens.

I förevarande sammanhang bör även skärgårdstrafiken uppmärksammas. Denna har under senare år undergått en viss strukturförändring, innebärande en överflyttning av trafik från sjö- till landkommunikationer. Närmast har omläggningen tagit sikte på att åstadkomma kortare restider. Emellertid har landtrafiklederna för skärgårdsområdena sommartid kommit att genom privatbilismens tillväxt utsättas för en stark ökad belastning, som tidvis lett till trafikstagnationer längs infarterna från skärgårdsområdena och förlängning av restiderna. En avvägning av skärgårdstrafiken mellan sjö- och landtransport kan bli nödvändig för framtiden med beaktande av de erfarenheter den fortsatta utvecklingen kommer att ge.

För att den kollektiva trafikapparaten i Stor-Stockholm skall kunna fungera så ekonomiskt och effektivt som möjligt är det nödvändigt, att valet mellan de olika slagen av trafikmedel inom varje trafikområde sker med hänsyn till föreliggande transportuppgifter och de olika trafikmedlens ekonomiska och tekniska förutsättningar att lösa dessa uppgifter. En fullt rationell arbetsfördelning kan emellertid komma till stånd endast om besluten avseende trafikförsörjningen kan fattas av något organ, som både överblickar trafikfrågorna i hela Stor-Stockholm och har befogenhet att påverka trafikens utformning inom området.

### *c) Effektivare användning av förefintliga anläggningar m.m.*

Den arbetsfördelning av trafikuppgifterna, som i föregående avsnitt berörts, bör bl.a. möjliggöra, att förefintliga kapitaltillgångar kan utnyttjas bättre än nu är fallet. En del linjer har vid olika tider på dygnet och året en av serviceskäl betingad turtäthet, som innebär outnyttjad kapacitet, t.ex. nybyggda linjer genom ofullständigt utbyggda områden eller mellan ett ensidigt bostads- och ett ensidigt arbetsområde. Bättre ekonomi skulle i

sådana fall kunna uppnås genom ökad bebyggelse utefter linjen eller intensifierat genomförande av planerad sådan. Andra linjer är överbelastade vissa timmar på dygnet, nämligen under högtrafiktid. Förbättrat utnyttjande av kapaciteten skulle här kunna ernås genom spridning av arbetsplatserna, d.v.s. utjämning av trafikens dygnsvariation, eller genom ökning av trafiken under de lugna timmarna. Även om möjligheterna till omfördelning av trafiken under olika tider på dygnet synes vara starkt begränsade, bör detta dock i vissa fall vara möjligt, särskilt i vad gäller den mera långväga förortstrafiken.

Förekomsten av icke fullt utnyttjade eller ensidigt belastade linjer bör särskilt beaktas vid den mera långsiktiga stads- och trafikplaneringen. Dygnsvariationerna skulle möjligen kunna utjämnas något genom utspridning av arbetstiderna. Så har man ansett nödvändigt att göra i London, där trafikföretaget genom vissa prispolitiska åtgärder och frivilliga överenskommelser med c:a 1 200 företag med 580 000 anställda genomfört inpassning av respektive företags arbetstider i en trafikeringsplan för ifrågavarande stadsdel. Även i Stockholm har upptagits till undersökning möjligheterna att genom överenskommelser åstadkomma en spridning av arbetstiderna. En viss effekt skulle också kunna uppnås genom taxepolitiska åtgärder även under lågtrafiktid, eftersom trafikapparaten absoluta toppbelastning, som infaller vid arbetsdagens slut, delvis utgöres av hemresor från inköp och dylikt i city, som lika gärna kunde försiggå något tidigare eller senare.

I Stor-Stockholm torde vissa möjligheter föreligga till regional utjämning med hänsyn till att en del av den i staden arbetande befolkningen sommartid är spridd över ett betydligt större område än vintertid. Genom att sammanföra trafikområdena till ett enda samordningsområde, som omfattar såväl den utpräglade stads- och förortsbygden som mera landsbygdsbetonade områden och rekreatiomsområden, kan det bli möjligt att åstadkomma en viss anpassning av trafikinsatsen i områdets olika delar. Stockholms Spårvägar har sålunda under nuvarande förhållanden sin kraftigaste belastning under vintern, medan några förortsföretag såsom Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö (BSBV) och Busstrafiken Stockholm—Södertörn (BSS) har sin högsta trafikbelastning under sommarhalvåret.

Även vid veckoskiftena förekommer i viss omfattning belastningsvariationer mellan stads- och förortstrafik, som torde kunna mildras vid en driftsmässig samordning av trafiken. En tänkbar form av sådan samordning skulle kunna bestå i att veckoslutstrafiken i viss utsträckning ombesörjdes av stadsbussar, som startade från stadens inre delar och befordrade passagerarna till rekreatiomsområdena utan byte vid de yttre busstationerna. Detta skulle innebära en förbättrad kundtjänst i denna trafik. I sådant fall måste dock bussmaterielen anpassas efter båda dessa uppgifter, ett krav som hittills inte beaktats i vederbörlig grad.

Det förhållandet, att vagnparken och dyrbara anläggningar för dess skötsel måste dimensioneras efter trafikens maximibehov, utgör för förorts- trafikföretagen i stockholmstrakten en stor ekonomisk belastning, eftersom högtrafiktidens behov är minst tre gånger så stort som behovet övriga tider på dagen (huvudbetänkandet, sid. 70). Under lågtrafiktid är sålunda en stor del av vagnparken obehövlig. Eftersom vagnparken kommer till användning under endast en del av den totala trafiktiden, blir icke de ökade intäkterna under en kort högtrafikperiod så stora, att företaget får betalning för vad den extra kapaciteten kostar.

Vissa besparingar kan tänkas bli möjliga, om vagnarna skulle kunna utnyttjas intensivare än nu sker.

Ökat utnyttjande av tunnelbane- och lokaltåg är av stor ekonomisk betydelse för ifrågavarande bana men kan i gengäld förutsätta minskad trafik på ett antal busslinjer. Endast en gemensam ledning eller ett samordnande organ kan då avgöra om nettoresultatet blir en företagsekonomisk vinst eller förlust.

Den nu färdiga tunnelbanans stora kapacitet kan utnyttjas, sedan sammanbindningen mellan de västra och de södra tunnelbanegrenarna blivit klar. Utmed tunnelbanegrenarna löper dock och kommer att löpa vissa busslinjer, vilkas trafikanter vid tillgänglig tunnelbanekapacitet i stället skulle kunna medfölja tunneltågen. Detta gäller i högre grad det andra tunnelbanesystemet än det första.

Genom en samordning av lokaltrafikföretagen skulle parallellkörning i viss mån kunna minskas. En lämpligare arbetsfördelning mellan trafikmedlen möjliggör att trafiken kan ske rationellare. En reseökning på de spårbundna trafikmedlen kan många gånger föranleda obetydliga kostnadsstegringar medan ett borttagande av jämlöpande busstrafik skulle kunna medföra kostnadsminskning för hela den samlade trafikapparaten. En anslutning av busstrafik har sålunda både vid tunnelbanorna och järnvägarna visat sig vara en rationell lösning. En avlastning av yttrafiken skulle dessutom kunna åstadkommas.

#### *d) Förbättring av finansieringsmöjligheterna.*

Lokaltrafikföretagen i Stor-Stockholm äger anläggningstillgångar, som sammanlagt representerar betydande värden. Utvidgningen och förnyelsen av dessa tillgångar ger upphov till stor efterfrågan på kapital. Kapitalbehovet har endast delvis kunnat täckas med avsättningar till förnyelsefonder, (avskrivningsmedel) på grund av den fortgående utvidgningen av trafikområdet och den ökande mekaniseringen, som krävt allt dyrbarare anläggningar. Den expansion av stockholmsområdet, som nu förutses, kommer

att kräva stora kapitalinvesteringar för trafikändamål, särskilt i de fall där utbyggnaden kräver masstransport av den typ, som bör ombesörjas medelst tunnelbana, järnväg eller förortsbana på egen banvall (sid. 48).

För att täcka kapitalbehovet, i den mån tillskott av allmänna medel ej kan erhållas, fordras företag med stor kreditvärdighet. Det är osäkert, om de nuvarande intressenterna inom Stor-Stockholm i dagens ekonomiska läge skulle vara villiga till mera avsevärda investeringar i kollektiv spårtrafik. Men finansieringssvårigheter kan uppkomma även vid utbyggnad av ett bussystem av erforderlig omfattning för de stora masstransportuppgifter, som den förutsedda utvecklingen av Stor-Stockholm medför. Ju större det företag är, som har att lösa ifrågavarande uppgifter, och ju större bakgrund det har, desto större torde rimligen också dess kreditmöjligheter vara.

En särskild svårighet ligger också däri, att de nu existerande företagen endast har till uppgift att lösa delproblem inom regionen. Om trafikföretagen i Stor-Stockholm sammansluter sig på sådant sätt, att trafikfrågorna för hela området kan planläggas gemensamt torde det samordnande organet få större möjligheter än de nuvarande företagen vart för sig att bemästra finansieringsfrågorna vare sig det gäller egen upplåning eller framställningar till statliga och kommunala myndigheter om medverkan från deras sida till den medelsanskaffning, som erfordras för en rationell utbyggnad av trafikapparaten. Som närmare utvecklas i det följande (kap IX) talar starka skäl för uppfattningen, att den kollektiva trafikens investeringar till väsentlig del måste finansieras från det allmänna.

#### *e) Rationalisering genom stordrift.*

Genom en fullständig samordning skulle alla företag inom området — alltså även de, som nu driver trafik av mindre omfattning — kunna tillgodogöra sig vissa fördelar såväl på det tekniska planet som på det administrativa och personella området.

I förstnämnda avseende sammanhänger fördelarna främst med möjligheten att åstadkomma en mera enhetlig vagnpark inom området. Därav följer, att underhålls- och reparationstjänsten skulle kunna förenklas och förrådshållningen av reservdelar minskas. Möjligheterna att använda samma bussar inom området kan dock komma att begränsas av att de på senare år för innerstadstrafik anskaffade bussarna överskrider den tillåtna maximibelastningen på flertalet vägar i området. En detaljerad undersökning linje för linje kan därför komma att utvisa, att vinsten härvidlag åtminstone tills vidare blir begränsad. Även i andra avseenden kan sådana innerstadsbussar visa sig mindre lämpliga för trafik inom förortsområdet. På längre sikt bör dock förhållandena te sig gynnsammare med tanke på en framtida förbättring av vägnätet och möjligheterna att vid nyanskaff-

ningar anpassa vagnparken till de ändrade driftsförhållanden, som en eventuell samordning skulle medföra.

I den mån ett företag växer eller en grupp av företag samarbetar under enhetlig ledning, kommer stordriftens fördelar också att göra sig gällande i fråga om arbetsfördelning och arbetsspecialisering. De moderna vagnarna tenderar att bli mer tekniskt komplicerade i fråga om motorer, elektriska och mekaniska system m.m. En uppdelning och specialisering av reparations- och underhållsarbeten kan då medföra ekonomiska fördelar. Även den specialutbildade arbetskraften på andra områden — i förvaltningen, trafiktjänsten eller banarbetet — bör kunna utnyttjas effektivare.

Stora enheter kan i vissa hänseenden arbeta mera ekonomiskt än små enheter. Vid stordrift står möjligheterna öppna att få till stånd mer effektiv drift genom anskaffning av större serier samt hjälpmedel med hög kapacitet. Ett större företag bör sålunda kunna tillgodogöra sig »de långa seriernas ekonomi», bl.a. i avseende på företagets inköpsfunktion.

Som redan tidigare berörts, kan ett mindre företag icke gärna åtaga sig att driva enskilda linjer med förlust, även om förlustlinjerna av allmännyttiga skäl bör drivas. I ett större företag kan däremot linjer, som ensamma är förlustlinjer, visa sig lämpliga i kombination med andra linjer eller trafikmedel.

#### *f) Enhetligt taxesystem.*

Mellan flertalet av trafikföretagen i stockholmstrakten råder inga större skiljaktigheter i fråga om taxesystemets uppbyggnad. Sedan lång tid har samtliga förortstrafikföretag haft sina taxor utformade efter reslängd med små steg mellan de på varandra följande avgifterna. De statliga och privata förortstrafikföretagens taxor utvisar i fråga om kontantavgifterna inbördes relativt små prisskillnader, i och för sig motiverade av olika kostnadsförhållanden och olika fördelning mellan trafikantkategorierna. I avseende på månadsbiljetter är prisskillnaderna däremot större.

Det största lokaltrafikföretaget, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar, hade till i slutet av år 1957 ett s. k. zontaxesystem med få, stora zoner och en inom förortsområdena helt otillräcklig prissättning. Genom det taxesystem, som nu (december 1958) är i bruk, har emellertid detta företag fått avgifter som i fråga om enkla biljetter bättre överensstämmer med de övriga företagens system. De s.k. periodkortet (månads- och veckokort) är dock fortfarande baserade på den förutvarande zonindelningen.

Denna SS-taxa — som i motsats till förhållandena vid övriga företag är lika för alla företagets trafikmedel — har i viss mån utjämnat taxeskillnaderna inom stockholmsområdet. Skillnaderna mellan Stockholms Spårvägar och övriga trafikföretag är emellertid fortfarande betydande, vilket närmare

belyses av den utredning över reskostnaderna i stockholmstrakten, som verkställt av trafikutredningens kansli och här bifogats som *bilaga 7*. Genom den fr.o.m. den 1 mars 1959 föreslagna SS-taxan ökas återigen skillnaderna i förhållande till övriga trafikföretag bl.a. i avseende på periodkortet.

Mest framträder skillnaderna i fråga om enkla biljetter, där SS-avgifterna på färdsträckor över 1½ km är avsevärt lägre än vid övriga företag. För returer är skillnaderna mindre men även härvidlag ligger SS-priserna under flertalet övriga företags vid reslängder över c:a 6 km. För båda dessa biljettslag har dessutom SS-taxan fortfarande väsentligt färre »trappsteg» och flackare priskurva än de andra företagen. Vad månadsbiljetterna beträffar, tar Stockholms Spårvägar nu ut direkt av trafikanterna avgifter, som överensstämmer jämförelsevis väl med övriga företags. De avgifter, som trafikanterna erlägger för dessa biljetter liksom även för veckokort, skolkort och en del specialkort, utgår emellertid efter rabatterade priser. Stockholms stad betalar nämligen direkt till spårvägsbolaget ett väsentligt tillägg till det pris, som trafikanterna betalar vid inköp av respektive kort eller biljetter. Denna rabatt åsamkar f.n. staden en utgift av över 20 miljoner kronor per år. I realiteten utgör denna summa ingen direkt subvention till spårvägsbolaget, utan fastmer en social subvention till förortsbefolkningen.

Även för SJ järnvägstrafik kan det göras gällande, att subventioner lämnas enär denna trafik numera lämnar icke oväsentliga underskott. Detta beror till stor del på en sedan gammalt tillämpad alltför låg prissättning av månadsbiljetterna, med avgifter som på ressträckor över 5 km ligger avsevärt under övriga företags priser, även dem som Stockholms Spårvägar uttager av sina trafikanter.

Ett exempel må belysa de nuvarande skillnaderna i prissättningen på månadsbiljetter. För en färdsträcka på 14 km — ungefär motsvarande tunnelbanan mellan T-Centralen och Vällingby — kostar en månadsbiljett i SJ järnvägstrafik endast 30 kronor medan det av trafikanterna uttagna priset vid Stockholms Spårvägar utgör 40 kronor och den sammanlagda ersättning, som Stockholms Spårvägar får av trafikanten och genom Stockholms stads bostadssociala subvention belöper sig till det dubbla eller 81 kronor. Som jämförelse kan nämnas, att priset vid SJ busslinjer inom Solna-sektorn på motsvarande avstånd är 38 kronor, vid Stockholms Läns Omnibus Aktiebolag 46 kronor och vid Busstrafiken Stockholm—Björknäs—Värmdö 45 kronor. Den av järnvägsstyrelsen i yttrande över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande föreslagna månadsbiljettpriset i järnvägstrafiken utgjorde på samma avstånd 40 kronor, d.v.s. samma pris som Stockholms Spårvägar nu tar ut av trafikanterna men hälften av vad Stockholms Spårvägar i verkligheten erhåller i ersättning.

I själva verket har priserna för månadsbiljetterna fått allt större betydelse i avseende på trafikföretagens ekonomi. Med den nedgång, som skett i



lågtrafiken under de senaste åren, har prissättningen av resor under högtrafiktid, d.v.s. i första hand för månadsbiljettrafikanterna, kommit att bli allt angelägnare i förortstrafiken. För trafikföretagen har det därför blivit nödvändigt att bättre kunna anpassa avgifterna efter de faktiska kostnaderna, med beaktande av de stora marginalkostnader som den alltmer accentuerade rusningstrafiken kräver. En anpassning av taxorna i dessa avseenden är motiverad redan nu inom stockholmsområdet.

På frivillighetens väg bör en hel del kunna uppnås, om de prisövervakande myndigheterna lämnar sin medverkan och ett mera långsiktigt program upplägges för en successiv anpassning av biljettpriserna efter de faktiska kostnaderna. Ett utvidgat samarbete mellan trafikföretagen blir härvidlag ofrånkomligt, grundat på ömsesidigt utbyte av erfarenheter och synpunkter samt utan hänsynstagande till nu förekommande subventionering. En subvention av vad slag det vara må, förrycker prissättningen och utgör därför ett hinder för en taxemässig samverkan.

För en önskvärd samordning av taxesystemet är det nödvändigt, att ensartade grunder gäller för prissättningen. Även om vissa lokala subventioner, exempelvis i fråga om periodkortet, i och för sig skulle vara tänkbara i ett samordnat taxesystem skulle trafikanterna svårligen kunna förstå skälen härför. Krav skulle därför kunna framställas på likartade förhållanden inom alla kommuner i Stor-Stockholm.

#### *g) Möjligheter till samkörning.*

Ett effektivt trafiknät måste kunna möjliggöra snabba och bekväma transporter. Restidens längd är en faktor av väsentligt värde för både trafikanter och trafikföretag, då det för den kollektiva trafiken gäller att möta konkurrensen från bilismen.

Omstigning från en trafiklinje till en annan är obekvämt och medför tidsutdräkt, som förlänger restiden och gör resan med kollektiva trafikmedel mindre attraktiv. Det är därför angeläget att minska dylik uppkommen spilltid för trafikanterna. Tidtabeller och linjesträckningar måste ordnas på sådant sätt, att en smidig samtrafik kommer till stånd. Enhetlighet i fråga om biljettens giltighetstid, rabatter, barns resor och överhuvudtaget biljettbestämmelser är likaledes av vikt. Ett enhetligt lett trafikföretag bör lättare kunna realisera dessa trafikantsynpunkter än flera skilda trafikföretag.

#### *h) Förenklat meddelande av trafiktillstånd.*

För att bedriva yrkesmässig busstrafik fordras trafiktillstånd. Om linjeförtrafik skall ske på vägsträcka, som är belägen i endast ett län, meddelas

trafiktillståndet av länsstyrelsen, medan i övriga fall biltrafiknämnden skall ge sådant tillstånd.

För att driva spårbunden trafik fordras särskilda tillstånd. Som regel måste därjämte inhämtas medgivande av vederbörande kommun i dess egenskap av markägare. I fråga om spårväg och tunnelbana måste koncession inhämtas för spåranläggningen och tillstånd erhållas för att anlägga och utnyttja de elektriska ledningarna. Den förstnämnda koncessionen lämnas av kungl. maj:t, medan den sistnämnda meddelas av kommerskollegium. Emedan tillstånd erfordras för de elektriska anläggningarna har de ställiga myndigheterna möjlighet att i praktiken göra viss begränsad teknisk kontroll av trafiken, helst som sistnämnda koncession vanligen innehåller även bestämmelser om vagntypernas konstruktion samt föreskrifter om signal- och säkerhetsanordningar. Något formellt trafiktillstånd behöver dock inte inhämtas för spårbunden trafik.

Enligt bestämmelser i KF den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m.m., må trafiktillstånd för busstrafik meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken befinner sig behöfvlig samt i övrigt lämplig. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs- eller sjötrafik, förutsättes en skärpt prövning ske, innan tillstånd lämnas till en ny utövare av dylik trafik.

Med lokaltrafikens nuvarande organisation i Stor-Stockholm blir konsekvenserna av dessa bestämmelser, att varje trafikföretag begär trafiktillstånd endast för linjer, som berör det egna trafikområdet. Vart och ett av företagen eftersträvar naturligtvis att arbeta med största möjliga effektivitet. Därför planlägger de sin trafik på det sätt, som är lämpligast med hänsyn till det egna trafikområdet och tillgängliga resurser. Tidtabeller och linjestreckningar uppgöres för att passa till den övriga trafik, som samma företag bedriver. Det är därigenom risk för, att koordineringsfrågor företagen emellan kommer i andra hand.

En samordning av lokaltrafikföretagen i Stor-Stockholm skulle i här berörda avseenden först och främst medföra, att ansökan om trafiktillstånd kunde förenklas. Vederbörande tillsynsorgan, överståthållarämbetet respektive länsstyrelsen i Stockholms län, skulle inte behöva remittera ansökan till andra trafikföretag, som berörs av den ifrågasatta trafiken, vilket nu enligt ovannämnda lagbestämmelser om den yrkesmässiga biltrafiken m.m. skall ske. Vidare skulle trafiktillståndet kunna meddelas i den förvisningen, att koordineringssynpunkterna blivit beaktade och att trafiken därigenom komme att fullgöras på fördelaktigaste sätt. Några nya trafikföretag skulle givetvis inte behöva tillskapas.

## B. Nackdelar.

### a) Upphörande konkurrens.

En samordnad lokaltrafik i Stor-Stockholm förutsätter enhetliga principer för taxesättning och ett undvikande av linjer med parallellöpande trafik. Därmed öppnas i och för sig möjligheter till effektivare transporter, men det finns risk — åtminstone teoretiskt — för att kostnadsövervakningen blir lidande genom bortfall av konkurrens.

Farhågorna får emellertid icke överdrivas. Lokaltrafikföretagens inbördes konkurrens har i dagens läge mindre betydelse, i varje fall som kostnads-sänkande element. Konkurrenten från bilar, motorcyklar, mopeder och cyklar har däremot under senare år fått allt större återverkningar på företagens trafikekonomi. Den förväntade fortsatta expansionen av individuell trafik ställer de kollektiva trafikföretagen inför nödvändigheten av intensiv rationalisering och sträng kostnadsövervakning.

Den omständigheten, att inbördes konkurrens mellan lokaltrafikföretagen beträffande trafikering, service gentemot allmänheten m. m. försvinner vid en samordning, torde därför inte komma att medföra några ogynnsamma konsekvenser av praktisk betydelse.

### b) Ökning av lönekostnaderna.

Särskild uppmärksamhet förtjänar den inverkan på löne- och pensionskostnaderna, som skulle uppkomma om en fullständig koordinering genomfördes, så att all personal komme att tillhöra ett enda företag. Inom lokaltrafikföretagen i Stor-Stockholm tillämpas f.n. delvis rätt olika löne- och arbetsbestämmelser för personal inom olika företag. Flera olika kollektivavtal reglerar bestämmelserna och på arbetsgivaresidan uppträder t.ex. följande parter: Statens avtalsnämnd, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar, Lidingöföretagen, Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening, Biltrafikens arbetsgivareförbund etc. Personalen å sin sida är organiserad i flera olika fackförbund.

Stockholms Spårvägars personal åtnjuter i flera avseenden bättre löneförhållanden än övriga företags anställda. Både vid SJ och Stockholms Spårvägar är pensionsförhållandena dessutom gynnsammare än vid övriga företag. En samordning av trafikverksamheten torde därför få till följd, att lönekostnaderna och övriga omkostnader för personalen totalt kommer att överstiga de nuvarande, även om samordningen skulle kunna medföra vissa personalbesparingar, som tenderar att minska löneutgifterna. Kostnaderna i avseende på personalen influeras därjämte av nu gällande arbetstidsbestämmelser vid de olika företagen. Även i detta hänseende intar Stockholms Spår-

vågar en särställning med betydligt kortare turlistetider än vid övriga trafikföretag.

Inom trafikutredningens kansli har för år 1954 beräkningar verkställts över de merkostnader, som skulle uppkomma, ifall samtliga företag tillämpat spårvägsbolagets utgående löner för sin personal. Merkostnaderna beräknades för sagda år uppgå till c:a 4 miljoner kronor — dock oräknat pensionskostnader och skillnaderna i avseende på den avtalsreglerade arbetstiden. En förnyad uppskattning av merkostnaderna, räknade på förhållandena år 1958, pekar på en minskning av detta belopp. Beräkningarna är emellertid svåra att göra utan mycket ingående jämförelser trafikföretagen emellan med sammanställning av trafikeringsplaner, turlistor, pensionsförpliktelser m.m. En sådan detaljundersökning har ej ansetts erforderlig i denna utredning. En tillämpning av Stockholms Spårvägars löner och avtalsbestämmelser synes dock innebära kostnadsökningar för övriga trafikföretag av icke oväsentlig storleksordning.

### *c) Stordriftens olägenheter.*

Ett stort företag har i princip svårare än ett mindre att praktiskt och effektivt organisera såväl ordergivning som samordning och kontroll. Det ligger i sakens natur, att det ökade avståndet och den minskade kontakten mellan företagets centrala ledning och de anställda längst ut i periferien inte möjliggör att ge direktiv i varje uppkommen situation. Ett storföretag nödgas ofta ersätta den direkta kontakten med generella instruktioner och utgå från de anställdas villighet och förmåga att inom instruktionens ram fatta beslut och handla på eget ansvar. Det uppkommer dock lätt en osäkerhet om, vad instruktionerna i det aktuella fallet innebär. I sådana fall kan det privata initiativet hämmas, en olägenhet, som brukar anses vara karakteristisk för stora organisationer.

Självständigheten är säkerligen ett stimulerande moment för den i ett mindre företag arbetande personalen. Rekryteringen i ett storföretag kan bli svårare än i mindre företag, därför att dessa i vissa avseenden, t.ex. i fråga om arbetsplatsens och arbetstidens förläggning, kan vara mera attraktiva.

Ännu större problem för storföretagens ledning erbjuder koordination och kontroll av verksamheten. Fördelarna av ökad arbetsfördelning kan motverkas eller elimineras av att samordning och kontroll försvåras. När organisationen nått en viss storlek, måste ledningen decentraliseras och beslutanderätten över allt större områden delegeras på mer eller mindre självständigt arbetande avdelningar. I flera storföretag återfinner man en tendens att alltmer förflytta ansvaret för den löpande driften till organisationens periferi och hos centralledningen förlägga endast avgörande om företagspolitik, planering, finansiering, kontroll och rådgivning. Genom den

i stort sett klara avgränsning, som de olika förortstrafikområdena i stockholmstrakten redan nu har, föreligger goda möjligheter till en likartad organisatorisk uppdelning även inom ett storföretags ram, varigenom en decentraliserad trafikförvaltning kan visa sig vara den lämpligaste även vid en eventuell samordning.

Kontakten med allmänheten försvåras emellertid i ett storföretag och kräver vanligen, att särskild personal avdelas för denna uppgift.

En samordning av lokaltrafikföretagen i Stor-Stockholm kan därför ge upphov till en så stor organisation, att frågan om att praktiskt lösa problem av den art, som här berörts, torde behöva särskilt uppmärksammas.

## VIII. OLIKA IFRÅGAKOMMANDE ORGANISATIONSFORMER FÖR EN SAMORDNING AV LOKALTRAFIKFÖRETAGEN INOM STOCKHOLMSOMRÅDET.

I det föregående har redogjorts för de skäl, som talar för respektive emot en samordning av trafikföretagen i Stor-Stockholm. Utsikterna att nå de önskvärda fördelarna och att därvid undgå de nackdelar, som eventuellt kan uppstå, är givetvis olika vid skilda ifrågakommande organisationsformer.

### A. Avtalsmässig samverkan, eventuellt med stöd av ett rådgivande topporgan.

Ett samarbete kan i enklaste form ordnas genom frivilliga överenskommelser mellan de existerande trafikföretagen, utan att någon ändring av den nuvarande organisationen genomföres. Ett särskilt *rådgivande topporgan* inom företagens krets kan också inrättas utan någon egentlig ändring i nuvarande organisationsformer. Ett sådant rådgivande organ kan få en vidare överblick över problemställningarna och underlätta beredningen av gemensamma frågor, särskilt sådana, som berör ett flertal parter, men företagens integritet påverkas ej.

En avtalsmässig samverkan med stöd av ett rådgivande topporgan skulle kunna förenkla proceduren vid meddelandet av trafiktillstånd och skapa vissa möjligheter till samkörning. I någon mån skulle topporganet också kunna få särskild betydelse utåt såsom representativt för trafikföretagens gemensamma intressen. Däremot skulle ett organ av blott rådgivande karaktär svårligen kunna bemästra samordningens övriga uppgifter av väsentlig betydelse. Hit hör bl.a. en rationell planering och utbyggnad av trafikapparaten såsom ett led i exploateringen. En viss samplanering kan sannolikt ordnas genom överenskommelser mellan de nuvarande trafikföretagen, men det får nog anses tveksamt, om det ens på planeringsstadiet kan vinnas enighet om lösningar, som ur helhetens synpunkt är lämpligast men ogynnsamma för någon av företagsenheterna.

Genomförandet av upprättade projekt skulle uppställa ännu mera komplicerade problem för skilda organ, som saknade ekonomisk intressegemenskap. En sådan gemenskap är jämte en enhetlig administrativ ledning även nödvändig för att effektivt tillvarataga de moderna masstransportmedlens resurser, för att bättre utnyttja förefintliga kapitaltillgångar samt för att skapa finansieringsmöjligheter. En samordning av taxesytemet, som bör åsyfta att en resa av samma längd och jämförbar standard skall kosta trafikanten lika mycket oberoende av vilket eller vilka färdmedel som används,

och oavsett vilket eller vilka företag, som administrerar trafiken, kan ej heller åstadkommas mellan skilda företag, som vart för sig är bundna av sina egna ekonomiska förutsättningar. Slutligen kan det ifrågasättas om stordriftens fördelar kan för hela verksamheten tillvaratagas vid en samordning, som bibehåller de nuvarande företagens organisation helt oförändrad. Med hänsyn härtill synes det vara av mindre betydelse, att en samordning, som inte rubbar företagens nuvarande status, har förtjänsten att ej heller aktualisera de nackdelar, som vid en starkare samordning befaras uppkomma på grund av försvinnande konkurrens mellan företagen, genom ökning av lönekostnaderna och till följd av de brister, varmed stordriften jämte sina fördelar kan vara behäftad.

### B. Förstatligande.

Genom ett förstatligande av all trafik inom Stor-Stockholm skulle de här förut angivna, med en samordning förenade fördelarna kunna uppnås. Det skulle i så fall ligga närmast till hands att inordna Stor-Stockholms lokaltrafik under SJ. Då detta företag redan driver lokaltrafik i området, skulle en sådan anordning inte innebära något principiellt nytt. Det undandraget sig dock utredningsmännens bedömande, om en sådan lösning är genomförbar. Hur de olika företag, som skulle bli föremål för förstatligande, skulle ställa sig till frågan är också ovisst. Det förefaller knappast sannolikt, att Stockholms stad, som genom Stockholms Spårvägar har ansvaret för huvudparten av trafiken, skulle vara beredd att helt avhända sig sitt inflytande över en verksamhet, som staden sedan länge betraktat såsom en viktig kommunal angelägenhet.

### C. Kommunalisering.

En kommunalisering inom varje trafikområde för sig, som endast innebure ändrade äganderättsförhållanden, skulle i och för sig inte lösa samordningsfrågan. Kommunaliseringen borde därför liksom ett eventuellt förstatligande syfta till att lägga hela verksamheten under enhetlig ledning. Detta kunde ske genom ett kommunalförbund, varigenom samtliga kommuner i Stor-Stockholm skulle beredas medansvar och medinflytande i ett för hela regionen gemensamt trafikorgan. Kommunalförbund har dock endast i undantagsfall kommit till användning för att driva trafik och denna organisationsform synes mindre lämpad för den verksamhet, som det här skulle bli fråga om. Inte heller skulle den statliga järnvägstrafiken med dess anslutningslinjer i sådant fall kunna tänkas ingå i verksamheten. Beaktas bör också de svårigheter, som sammanhånga med att ett dylikt kommunalförbund skulle tvingas göra stora kapitalutlägg för inlösen av de olika trafikföretagen.

Teoretiskt kunde även tänkas att Stockholms stad påtoge sig hela trafikuppgiften i Stor-Stockholm. Även om begränsningen av den kommunala kompetensen icke skulle kunna hindra staden från att påtaga sig en sådan uppgift, är det dock i praktiken svårt föreställa sig, att staden skulle vara villig att på detta sätt direkt engagera sig i trafiken utanför jurisdiktionsgränsen.

#### D. Sammanfogande av de befintliga företagen i en ny, gemensam organisation.

Under förutsättning att de trafikföretag, som berörs av samordningstanken, vore villiga att gå samman genom att bilda ett gemensamt organ med uppgift att ombesörja den kollektiva trafiken och tillgodose dess utveckling i Stor-Stockholm, skulle organisationsfrågan kunna lösas antingen genom ett *konsortialavtal* mellan parterna eller genom en *bolagsbildning* av typen moderbolag — dotterbolag, de sistnämnda motsvarande nuvarande trafikföretag. Härvidlag skulle även SJ kunna ingå om dess förortstrafik organiserades som ett särskilt bolag. Till vägledning för en bedömning av dessa alternativ har i bilagda redogörelse (*bil. 8*) lämnats en beskrivning av dels ett konsortium av här avsedd typ, Scandinavian Airlines System, SAS, dels ett centralbolag med dotterbolag, Sveriges centrala restaurangaktiebolag med anslutna distriktsbolag.

Hur arbetsuppgifterna lämpligen skall fördelas mellan ett direktivgivande topporgan och de till koncernen anslutna företagen kan från olika utgångspunkter diskuteras i fråga om detaljerna. En centralisering bör dock ej i något avseende drivas längre, än lösningen av de väsentliga samordningsuppgifterna kan komma att oundgängligen kräva. Där bör vara möjligt att vid ett konsortium kunna bibehålla god kontakt med allmänheten liksom också mellan olika grenar av företaget. Följande skiss avser endast att i allmänna huvuddrag belysa frågan.

##### *a) Det direktivgivande topporganets funktioner inom ett konsortium.*

*Organisation:* De företag, som ingår i koncernen, förutsättes själva svara för sin kapitaltjänst. De skall vara representerade i *styrelsen* i förhållande till omfattningen av den trafik varje företag driver. Styrelsen bör dessutom ha ett *beredningsutskott*, som utreder förekommande ärenden och framlägger förslag i nära samarbete med vederbörande hos de anslutna företagen. Beredningsutskottet bör till sitt förfogande ha ett expertorgan, organiserat på lämpligt sätt med hänsyn till arbetsuppgifternas omfattning och art.

##### *Arbetsuppgifter:*

1. Utarbetande av en långsiktig och i fråga om utbyggnaden tidsbestämd trafikplan för hela trafikområdet.



2. Samarbete med olika myndigheter (SJ, vars spårbundna trafik inte utan stöd av en närmare specialutredning kan antagas ingå i koncernen på grund av att det organiska sambandet mellan lokal- och fjärrtrafiken ej kan upplösas, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt kommuner och kommunsammanslutningar, såsom Stor-Stockholms planeringsnämnd och regionplanenämnden).

3. Avtalsmässig samverkan med de trafikföretag inom området, som ev. ej tillhör koncernen.

4. Finansieringsfrågor såsom framställningar till respektive kommuner om deras bistånd vid upplåning genom tecknande av kommunal borgen och om kommunala anslag samt till staten om bidrag av statsmedel (exempelvis bilskattemedel).

5. Koncessioner oavsett om dessa skall tilldelas topporganet eller även i fortsättningen innehas av vederbörande trafikföretag.

6. Taxefrågor, biljettsystem och tidtabeller i syfte att främja en samtrafikering mellan de olika företagen.

7. Förvaltning av gemensamma anläggningar för driften, därest sådana kommer att förefinnas.

8. Upphandlingsfrågor — åtminstone i viss utsträckning — bl.a. för att främja en övergång till enhetliga vagntyper.

9. Driftsekonomisk kontroll för hela koncernen.

10. Löneförhandlingar för all hos de olika företagen anställd personal (eventuellt).

*Personal:* Från de anslutna företagen överföres till topporganet erforderlig expertis och annan personal för de arbetsuppgifter, som skall handläggas centralt för koncernens räkning.

#### *b) De anslutna företagens funktioner inom ett konsortium.*

*Organisation:* Den interna organisationen anpassas till topporganets, varjämte (jfr ovan) ledningen av varje företag skall vara representerad i topporganets styrelse och utse representanter även för samarbetet i beredningsutskottet.

#### *Arbetsuppgifter:*

1. Detaljplanering i anslutning till den gemensamma av topporganet upprättade trafikplanen.

2. Förhandlingar i anslutning härtil med vederbörande myndigheter i frågor av rent lokal karaktär.

3. Trafikering av de till varje företag nu hörande linjerna eller de nyetablerade linjer, som företaget åtar sig att trafikera.

4. Löpande förvaltning liksom nu med undantag av anläggningar till gemensamt förfogande.

5. Driftsekonomisk kontroll.

#### E. Avveckling av de nuvarande företagen och bildandet av ett nytt gemensamt.

Såsom alternativ till en koncernbildning kan tänkas att upplösa de nuvarande företagen och bilda ett nytt företag lämpligen i form av aktiebolag. Även andra intressenter än de nuvarande företagen kan beredas möjlighet att medverka. Något tillskott av enskilt kapital utöver det, som redan engagerats i lokaltrafiken, kan dock på grund av den bristande lönsamheten ej vara att påräkna.

Det synes ej vara motiverat att räkna med andra intressenter än de nuvarande trafikföretagen. I princip skulle dessa företags tillgångar och skulder övertagas av det nybildade bolaget. Egendom, såväl fast som lös, finge värderas och likvid erläggas i form av aktier i det nya bolaget. Ett undantag utgör sådan SJ tillhörig egendom, som även tjänar rikstrafiken och beträffande vilken någon form av nyttjanderättsavtal finge övervägas.

Om sålunda det tillskjutna kapitalet vid den nya bolagsbildningen utgöres av apportegendom, erfordras ej någon insats av kontanta medel vid bolagsbildningen. Bland de utgifter, som uppkommer i jämförelse med dem vid koncernbildningen, kan nämnas lagfartskostnaderna i samband med överlåtelseerna av den fasta egendomen.

Till det nya företaget skulle överföras de olika företagens personal, som bör garanteras oförminskade förmåner.

Den ovan skisserade organisationsformen synes mera komplicerad och kostsammare att genomföra än koncernalternativet. Det torde också vid en bolagsbildning av här angiven art icke vara möjligt att i samma utsträckning som i en koncernbildning bereda skydd för minoritetsintressena.

#### F. Lagstiftning.

För det fall en effektiv samordning av trafikföretagen anses böra genomföras och det ej visar sig möjligt att genom frivilliga överenskommelser bilda en gemensam organisation, återstår att söka lösa frågan genom en speciallagstiftning. Denna lagstiftning måste reglera det nya trafikföretagets organisation med angivande av olika intressenters, däribland eventuellt även statens och olika kommuners inflytande på ledningen samt de formella och ekonomiska villkor, enligt vilka de nuvarande företagen skall ingå i nybildningen. I lagen torde också få intagas bestämmelser om, hur verksamheten skall finansieras. Skall bidrag utifrån tillhandahållas företaget,

måste bidragsgrunderna och ansvarsfördelningen mellan bidragsgivarna fastställas. Grunderna och formerna för bestämmandet av taxorna borde lagligen regleras liksom även beredningen och avgörandet av frågorna om trafiktillstånd.

En lagstiftning förutsätter emellertid ett ingående och tidskrävande förberedelsearbete. Det kan tänkas, att den kollektiva trafikens samordningsproblem därvid ej lämpligen kan lösas separat utan befinnes böra ingå såsom ett led i en utredning, som syftar till att lagfästa formerna för stadsutbyggnaden överhuvudtaget i stockholmsregionen. I så fall skulle ett *storlandsting* vid sidan av sina övriga uppgifter även kunna diskuteras som huvudman för den kollektiva trafikverksamheten. Ett storlandsting torde emellertid få förutsättas komma att omfatta både Stockholms stad och hela länet, alltså ett större område än Stor-Stockholms egentliga trafikområde. Ett storlandsting kan dessutom knappast utgöra huvudorgan för de statliga och privata trafikföretagens verksamhet med mindre än att dessa företag kan garanteras tillräcklig medbestämmanderätt tillsammans med de kommunala intressenterna.

Innan frågan om skapande av en lagfäst samordning undersökes, torde först den frivilliga samordningens väg böra prövas.

## IX. SAMORDNING GENOMFÖRD I ETAPPER.

Av det föregående framgår att en samordning av den kollektiva trafikverksamheten i Stor-Stockholm är önskvärd för att möjliggöra en effektiv lösning av därmed sammanhängande problem. Det torde också, såsom närmare belyses i kap. X, vara klart att den kollektiva trafiken i storstadsområdet icke kan på ett tillfredsställande sätt ordnas utan bidrag från det allmänna. Formerna för dylika bidrag och, i det fall bidrag utgår från olika håll, deras fördelning på bidragsgivarna nödvändiggör emellertid undersökningar och överväganden, som kan befaras komma att kräva relativt lång tid. Den tid som i verkligheten står till buds är dock knapp. För den blivande utvecklingen av bebyggelsen och kommunikationerna måste förberedelser vidtagas i den nu aktuella planeringen. Det är därför av vikt, att samordningsfrågan snabbt får en såvitt möjligt slutgiltig lösning. Då i det följande behandlas möjligheterna att lösa samordningsfrågan i etapper, sker det därför endast under förutsättningen, att det genom sådana övergångsformer kan visa sig bli lättare att snabbt nå fram till det uppställda slutmålet. Alternativt diskuteras nedan koordination av anläggningsverksamheten respektive av driftsverksamheten samt frågan om att temporärt samordna verksamheten på två trafikföretag.

### A. Koordination av anläggningsverksamheten.

För den fortsatta bebyggelseutvecklingen inom stockholmsregionen är det i första hand anläggningsverksamheten, som behöver samordnas. Praktiskt taget hela utvecklingen kommer att ske inom förortskommunerna. Detta ställer stora krav på den kollektiva trafiken, såväl inom som utanför Stockholms stad. I det pågående stadsplanearbetet i Stockholm och ett par av förortskommunerna måste sålunda hänsyn tagas till sträckningen av eventuella framtida tunnelbanor, så att erforderlig mark för bananläggningarna kan reserveras. Bebyggelsens gruppering sammanhänger också med de tilltänkta banornas sträckning. Behovet av en gemensam planering framträder starkare med hänsyn till önskemålet att effektivt utnyttja trafikreserverna inom hela stockholmsområdet.

Trafikanläggningarnas omfattning och användningssätt är i allmänhet föremål för beslut, som träffas för längre tidsperioder. Besluten avser anläggandet av nya spårtrafikleder, utbyggnad eller ombyggnad av befintliga sådana, uppförande av terminalanordningar och serviceanläggningar för rullande materiel samt anskaffande av den genom nyanläggningarna betingade nya materielen. Den ekonomiska livslängden rör sig beträffande

spårtrafikmedlens driftsanläggningar och rullande materiel om mellan 25 och 50 år. Investeringskostnaderna blir oftast betydande, varigenom också kapitaltjänsten blir krävande, trots jämförelsevis långa amorteringstider. Att effektivt utnyttja anläggningarnas kapacitet blir härvid nödvändigt, vilket i viss mån kan påverka bebyggelsens struktur och gruppering. Trafikplaneringen står sålunda i intim växelverkan med planeringen av nya bostads-, affärs- och industriområden. Lokaltrafikföretagens anläggningar kan även — särskilt i fråga om infarterna till den inre staden — ersätta eller minska kraven på utbyggnad av gatutrafikanläggningar.

En förbättrad samverkan mellan bebyggelse- och trafikplaneringen skulle kunna underlätta den fortsatta utbyggnaden av stockholmsområdet, som medför allt starkare anspråk på förortskommunernas och förortstrafikföretagens resurser. Samhällsplaneringens intressen skulle i huvudsak kunna tänkas tillgodosedda genom en samordning av anläggningsverksamheten, under förutsättning att denna med tillfredsställande trafikservice kunde ordnas på ett sätt, som tillgodoser både statliga, kommunala och privata intressenter. Härvid är det två spörsmål som blir av utslagsgivande betydelse, nämligen planeringsarbetets organisation och finansieringen av anläggningsverksamheten.

Den nuvarande fördelningen av planeringsarbetet belingas av den företagsmässiga organisationen. För lokaltrafiken på statens järnvägars linjer svarar järnvägsstyrelsen med sina olika byråer och distriktschefen. Inom övriga järnvägsföretag fattas beslut rörande anläggningar av respektive bolagsstyrelser. För Stockholms Spårvägars del föreslås utbyggnader av dess ledning och beslutas av styrelsen eller när det gäller spårtrafikanläggningar av stadsfullmäktige. Vad tunnelbanesystemet beträffar planlägges detta av Stockholms stads tekniska organ i samarbete med Stockholms Spårvägar. I fråga om busstrafiken sker planeringen inom de olika företagen, men de formella besluten hänför sig till de trafiktillstånd, som överståthållarämbetet respektive länsstyrelsen i Stockholms län lämnar. Planeringsarbetet i fråga om den kollektiva trafikverksamheten är sålunda uppdelat på ett flertal, sinsemellan helt oberoende organ och dessutom beslutsmässigt underställda flera myndigheter.

Även besluten om finansieringen är på likartat sätt uppdelade på flera olika anslagsbeviljande myndigheter och intressenter. Anslagen till SJ ingår i statsbudgeten och riksdagens inställning till stockholmsregionens trafikproblem kan i sista hand bli avgörande för vilka investeringar, som kommer att göras inom området. För Stockholms Spårvägar är det staden, som har det reella inflytandet på investeringarna och deras finansiering. I fråga om de enskilda trafikföretagen beslutar företagen själva om sin kapitalinsats för trafikverksamheten. Med den starkt försämrade lönsamheten under senare år blir givetvis besluten om utbyggnader främst beroende av kost-

naderna härför och bedömningar rörande räntabiliteten av anläggningarna med hänsyn till den framtida trafikutvecklingen. En stark återhållsamhet gör sig härvid med all rätt gällande i dagens läge; det är svårt för de olika företagen både att skaffa kapital och att göra sina bedömningar på längre sikt.

Redan en samordning av anläggningsverksamhetens planering skulle vara av värde. Det alternativ, som här diskuteras, syftar emellertid till en samordning även av anläggningarnas utförande. Härför krävs att frågan om den gemensamma finansieringen kan lösas, vilket förutsätter bidrag utifrån. En koordination av enbart anläggningsverksamheten torde därför uppställa problem av ekonomisk art, jämförbara med dem som en fullständig samordning skulle aktualisera. Däremot kan tänkas att inte alla de problem av administrativ natur uppkommer, som en dylik koordination skulle medföra.

Som arbetsuppgifter vid en koordination av anläggningsverksamheten må i korthet angivas följande. En enhetlig trafikplan kan upprättas och dess genomförande underlättas, varigenom en förbättrad samordning skulle kunna åstadkommas i avseende på trafik- och bebyggelseplaneringen inom stockholmsområdet. Förbättrade resmöjligheter bör kunna ordnas på längre sikt, särskilt i fråga om resorna bostad—arbetsplats, och en fördelning av trafiken på olika trafikmedel underlättas. Skärgårds- trafiken skulle kunna ges en rationellare lösning. Tillståndsgivningen för busstrafikföretagen kan centraliseras och organiseras som en del av den samordnade planeringen. Vidare skulle ett tidsprogram för utbyggnaden av de kollektiva trafikplanerna kunna upprättas och en investeringsplan läggas till grund för utbyggnaderna och finansieringen av dessa. En viktig uppgift vore härvid att uppdraga riktlinjerna för allmänna bidrag till de kollektiva trafikplanerna.

Sammansättningen och utformningen av ett samordningsorgan för anläggningsverksamheten blir beroende på omfattningen av organets verksamhet och dess eventuella befogenheter att besluta om kapitalbehovet. Under förutsättning att nuvarande uppdelning på olika företag fortbestår och att endast en begränsad grad av samordning äger rum, skall givetvis de nuvarande företagen såsom ägare till trafikplanerna vara representerade i det nya organet.

Från det allmännas sida bör i första hand staten såsom bidragsgivare vara representerad (kap. X). Stockholms stad är också självskriven med hänsyn till bl.a. sina avsevärda investeringar i tunnelbanorna och den omständigheten, att den kollektiva trafikens problem och anläggningskostnader till väsentlig del hänför sig till stadens område. För kommunerna i övrigt, vilka i så fall för första gången skulle delta i kostnaderna för den kollektiva trafiken, är likaledes en representation nödvändig. Det får anses

vara av avgörande betydelse, att ingen av dessa tre grupper blir överrepresenterad i organet.

Ges detta organ i uppdrag att bestämma om investeringarna, måste det utformas som en särskild juridisk person. Här kan de skilda former komma ifråga, som ovan diskuterats i kap. VIII.

### B. Koordination av driftverksamheten.

Ett trafikföretags årskostnader kan differentieras i en rad poster, varav de viktigaste utgöres av löner, pensioner, sociala förmåner, underhåll och reparationer, drivkraft, räntor, avskrivningar av anläggningar och vagnmateriel samt allmän administration. Intäkterna utgöres huvudsakligen av inkomsterna av biljettförsäljningen, vilken i sin tur bestäms av de enskilda linjernas taxor och passagerarantal. Därutöver kan i särskilda fall tillkomma olika slags bidrag från det allmänna.

Redan en samordning av enbart anläggningsverksamheten kommer att återverka på de enskilda företagens ekonomi i det att de fasta kostnaderna för anläggningarnas förräntning och avskrivning i vissa fall kan förväntas bli mindre till följd av en enhetlig rationellare planläggning än vad de enskilda företagen vart och ett för sig skulle ha haft möjlighet att genomföra. Om sedermera även driften samordnas, skulle däremot löne- och pensionskostnaderna komma att utjämnas med i vissa fall icke oväsentliga kostnadsökningar som följd. Administrationskostnaderna kan likaså ändras. Med den omfattande rationalisering, som under de senaste åren skett inom trafikföretagen torde emellertid en samordning av driften vid de olika företagen knappast kunna ge mera påtagliga vinster företagsmässigt sett. Förortstrafiken måste i huvudsak bedrivas och organiseras som hittills med uppdelning på olika trafiksektorer inom förortsområdet utanför Stockholm. Däremot kommer en samordning av även driftsektorn sannolikt att kunna medföra vissa fördelar för trafikanterna.

Med de skilljaktigheter som förekommer hos trafikföretagen i stockholmsområdet, måste en samordning av driften företagen emellan föregås av ingående undersökningar om de konsekvenser ur kostnadssynpunkt och med hänsyn till effektiviteten, som en samordning skulle föra med sig. Skillnaderna i trafikstandard, personalkostnader, taxsystem m.m. är — som närmare utvecklats i det föregående — större mellan å ena sidan det kommunägda Stockholms Spårvägar och å andra sidan de övriga förortstrafikföretagen än mellan de senare inbördes. Ett genomförande av en samordning i drifthanseende mellan samtliga företag måste baseras på en radikal utjämning. Man skulle under dessa omständigheter kunna tänka sig att till en början begränsa den organisatoriska samordningen till anläggningsverksamheten. På längre sikt skulle sedan eventuellt en fastare

samordning kunna möjliggöras för hela verksamheten i den form, som kan visa sig lämplig för de olika intressenterna.

Med genomförandet av de båda ovannämnda under A och B angivna etapperna skulle — om en sammanslagning sker av den koordinerade anläggningsverksamheten med den koordinerade driftverksamheten — det uppställda slutmålet för en samordning ha uppnåtts.

### C. Sammanslagning till två trafikföretag.

En uppdelning på två skilda trafikföretag, Stockholms Spårvägar och ett förortstrafikföretag för huvudsakligen områden utanför Stockholms stad, skulle kunna vara lämplig som en övergångsform, under förutsättning att den inte försenar utan underlättar den totala samordning, på vilken arbetet redan från början bör inriktas. Ett dylikt förortstrafikföretag skulle redan vid starten få en betydande omfattning och betjäna i runt tal 300 000 förortsbor, jämfört med drygt 400 000 f.n. i Stockholms stads ytterstadsområden. På längre sikt skulle förortstrafikföretaget — om det organiserades att omfatta all trafikverksamhet i förortskommunerna — komma att betjäna bortåt hälften av hela befolkningen i Stor-Stockholm.

Som en första etapp kan man tänka sig att det sker en *frivillig samordning* förortstrafikföretagen emellan. Denna kan sedan utvecklas till företagsmässig samverkan i en eller annan form. En sådan lösning torde ur driftkostnadssynpunkt vara fördelaktigare för förortstrafiken utanför Stockholms stad, eftersom kostnadsstrukturen där är inbördes mer likartad och trafikeringsprinciperna väl överensstämmer sinsemellan. Vid en dylik första samordning utanför Stockholms Spårvägar skulle emellertid ett intimare samarbete med detta företag kunna inledas, både i avseende på trafikeringen och taxorna till fromma för förortskommunernas invånare. Även ur Stockholms Spårvägars synpunkt bör det vara till fördel att få ett enda företag som företrädare för förortskommunernas och deras invånares trafikintressen.

På taxeområdet bör sålunda möjligheter kunna öppnas ej blott till enhetliga taxor inom de olika företagen utan även till ett samarbete för att underlätta de regelbundna trafikanternas fortsättningsresor i innerstaden. Ett annat led i strävandena till frivillig samordning skulle kunna bli kontraktskörning, så att ett förortstrafikföretag ombesörjer trafikarbete för ett annat företags, exempelvis Stockholms Spårvägars räkning. Redan med en dylik möjlighet skulle sannolikt en del besparingar kunna åstadkommas genom förbättrad utnyttjning av vagnar och personal. Även i andra avseenden, såsom verkstadsarbeten för busstrafiken skulle en samordning mellan i första hand förortstrafikföretagen kunna medföra fördelar.

Ur en frivillig samordning mellan förortstrafikföretagen enligt ovan bör sedan — som nämnts — en fastare organiserad samverkan kunna växa fram.



Eftersom de statliga och privata företagen arbetar under i stort sett likartade förhållanden skulle härvid ett av statliga, förortskommunala och privata intressenter skapat *enhetligt förortstrafikföretag* kunna utgöra en andra etapp. Ett sådant företag torde både driftkostnadsmässigt och i fråga om taxorna lättare kunna skapas än ett enda storföretag. Ett samordnat förortstrafikföretag skulle sannolikt i väsentliga avseenden kunna medföra de fördelar, som ett enda storföretag kan möjliggöra och öppna vägen för att i ett eventuellt tredje skede genomföra en *organisatorisk samordning även med Stockholms Spårvägar*. Med den rådande omfattningen av förortstrafiken och de förefintliga skillnaderna i fråga om taxor, löner m.m. skulle den här antydda utvecklingsgången ha den fördelen, att samordningssträvandena kan uppdelas i etapper med möjligheter att gradvis utöka den drift- och taxemässiga samordningen företagen emellan, allteftersom förutsättningarna härför klarnar och de olika intressenternas åtaganden kan närmare bedömas.

Vid en i etapper genomförd samordning uppkommer i den ovan antydda andra etappen — ett enhetligt förortstrafikföretag utanför Stockholms Spårvägar — frågan om hur Statens Järnvägars förortstrafik skall kunna ingå. Eftersom denna del av förortstrafiken utanför Stockholm blir den allra största med tillgodoseende av totalt mer än  $\frac{2}{3}$  av befolkningsunderlaget i förortskommunerna är det nödvändigt att vid en företagsmässig samordning finna en lämplig form för övergången från statlig drift till ett samordnat förortstrafikföretag.

Utredningsmännen är medvetna om att ett sådant överförande kan stöta på svårigheter av skilda slag och anser därför, att en särskild utredning vore påkallad för att klarlägga möjligheterna härvidlag. Som en utväg härtill vill utredningsmännen ifrågasätta möjligheten av att till en början sammanföra SJ:s förortstrafik i stockholmstrakten till ett statligt bolag. Detta skulle då innefatta SJ:s hela busstrafik, inklusive Stockholms Läns Omnibus Aktiebolag och Trafik Aktiebolaget Stockholm—Nynäs, samt Roslagsbanans förortstrafik med Djursholmsbanorna. För att även kunna infoga SJ:s lokala järnvägstrafik i bolagets verksamhet vore det måhända möjligt att låta denna ekonomiskt ingå utan hinder av att trafikarbetet som hittills ombesörjes av SJ:s nuvarande organisation. I form av ett arrende — eller entreprenöravtal — skulle avräkning kunna ske mellan SJ och det statliga förortstrafikbolaget.

Ett dylikt bolag skulle sannolikt kunna underlätta en effektivare samordning mellan förortstrafikföretagen utanför Stockholms Spårvägar, till en början på frivillig väg. I det andra skedet enligt ovan skulle sedan det statliga bolaget tillsammans med övriga förortstrafikföretag (Saltsjöbanan, Lidingöbanorna, Mälaröbussarna m.fl.) kunna bilda ett enhetligt förortstrafikbolag, tillgodoseende förortskommunerna utanför Stockholm.

## X. FINANSIERINGEN OCH DESS SAMBAND MED ORGANISATIONSFRÅGAN.

Organisationsfrågan påverkas i väsentlig grad av på vad sätt trafiken kommer att finansieras. Om det vore möjligt att helt bestrida alla slags kostnader med trafikintäkter, skulle det samordnade trafikföretaget kunna ges en i fråga om driften självständig ställning i förhållande till både staten och kommunerna, medan däremot en verksamhet, som är beroende av bidrag utifrån, får förutsättas komma att stå under bidragsgivarnas överinseende i en eller annan form. Innebörden av dessa alternativ skall i det följande i princip diskuteras. Det har vidare ansetts vara av särskilt intresse att söka belysa relationen mellan bidragsbehovet och trafikföretagens kapitaltjänstkostnader.

### A. Finansiering enligt självbärighetsprincipen.

För ett ekonomiskt självbärande företag måste de rent affärsmässiga principerna väga tungt vid avgörandet av frågor om linjesträckningar, val av trafikmedel samt om turtäthet och taxenivå. Det ligger dock i sakens natur, att inte alla avsnitt av verksamheten kan uppvisa samma grad av lönsamhet. Vid en enhetlig taxenivå får man, även om företaget bär sig, räkna med att medan somliga linjer lämnar överskott, andra går ungefär jämnt ihop och slutligen andra ej kan drivas utan förlust. När nya kommunikationer anordnas och trafikunderlaget ännu inte vuxit till full omfattning, kan ett temporärt underskott på trafiken ifråga få betraktas som en normal företeelse. Ett företag med monopolställning, som har att tillgodose skilda trafikantgrupper med en i stort sett likvärdig service, kan ej heller undgå att trafikera även vissa på längre sikt oekonomiska linjer. En intern resultatjämförelse måste därför ske under den grundläggande förutsättningen, att rörelsen såsom helhet bär sig ekonomiskt. Härtill bör emellertid anmärkas, att även ett monopolföretag har begränsade möjligheter att vidmakthålla förlustbringande trafiklinjer. Bortsett från det tryck, som från det allmännas sida utövas för att av sociala skäl hålla taxenivån nere, hindras företaget också ur affärsmässig synpunkt från att tillämpa en lönsam prispolitik på grund av den alltmera hårdnande konkurrensen med den individuella trafiken. Det kan därför antagas bli svårt att med överskottsmedel både finansiera förlustbringande linjer och svara för kapitaltjänstkostnaderna.

Det kan i det sammanhanget nämnas, att järnvägsstyrelsen i sitt yttrande över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande bl.a. anfört, att styrelsen under senare år i flera fall, då krav framförts på tåglägenheter

till arbetsplatser och skolor ansett de förväntade biljettintäkterna komma att bli otillräckliga för att täcka SJ:s merkostnader för trafiken. Styrelsen har då uppställt som villkor för dess anordnande, att viss tilläggsersättning utöver biljettavgifterna erlägges av vederbörande intressenter för att garantera kostnadstäckning för ifrågavarande nya tåg. Styrelsen har förklarat sig avse att efter en inventering över hela SJ av sådana tåg söka generellt uppnå liknande arrangemang för att säkerställa en tillfredsställande kostnadstäckning.

För en bedömning av vilken inverkan på taxenivån, som ett krav på full självbärighet kan komma att innebära för trafikverksamheten i stockholmsområdet, har genom Stockholms Spårvägar gjorts en undersökning av förhållandena vid företaget. Därvid har i överensstämmelse med den av statsmakterna uttalade principen angående SJ (jfr prop. nr 77 år 1958) räknats med att avskrivning och förräntning av bolagets kapitaltillgångar skall baseras på återanskaffningsvärden. I denna beräkning ingår även kostnaderna för tunnelbanans underbyggnad, som är bokförd hos staden och kostnadsfritt upplåtits till bolaget. Dessa kostnader har emellertid räknats på nominellt bokförda belopp. Vid beräkningen av intäktsbehovet har även medtagits det belopp, som skulle erfordras för att täcka det bidrag bolaget nu erhåller från staden för rabatten på periodkort och liknande.

Beräkningarna har gett vid handen, att de för 1958 kalkylerade årliga biljettintäkterna vid Stockholms Spårvägar på omkring 150 miljoner kronor skulle behöva ökas med omkring 13 % enbart om företaget självt skulle — med c:a 19 mkr/år — finansiera den nu utbyggda tunnelbanans underbyggnad. Övriga f.n. ej täckta kostnader belöper sig till c:a 10 mkr/år för det redovisade underskottet respektive 22 mkr/år för bidraget till period- och skolkorten. Tillsammans representerar dessa poster omkring 50 mkr/år, vilket motsvarar en erforderlig intäktsökning av 33 %. För att kunna erhålla ett så pass stort tillskott torde man få räkna med en genomsnittlig höjning av den nuvarande SS-taxan med åtminstone 50 %, om resebortfallet till följd av prisökningen skall kunna kompenseras. Ett förbehåll måste dock göras för det sannolika fall att en så radikal taxehöjning skulle medföra en mera markant omsvängning av resvanorna än som förutsatts.<sup>1)</sup>

Därest bidrag till periodkortsresor antages utgå även i fortsättningen enligt nuvarande principer, skulle det erforderliga tillskottet minska till 28 à 29 mkr/år, vilket motsvarar en intäktsökning med c:a 19 %. Den erforderliga taxehöjningen kan då begränsas till omkring 30 %. Den här redovisade kalkylen gäller sålunda enbart Stockholms Spårvägars rörelse och kostnadsförhållanden med nuvarande trafikomfattning och utan hän-

<sup>1)</sup> Efter den fr.o.m.  $\frac{1}{3}$  1959 gällande taxan beräknas enligt Stockholms Spårvägars budgetförslag för år 1959 tillskottsbehovet komma att stiga till 65 mkr/år.

synstagande till kostnaderna för underbyggnaden på den andra tunnelbanan, vilka torde kunna uppskattas till drygt 20 mkr/år.

Kalkylens hållbarhet på längre sikt är givetvis beroende av att kostnadsidan inte undergår större förändringar annat än sådana, som betingas av variationer i den allmänna prisnivån, varvid också förutsättes, att taxan får följa samma utveckling.

För en tilltänkt samordnad trafik i hela Stor-Stockholmsområdet har man att i jämförelse med Stockholms Spårvägar räkna med såväl vissa ökade som minskade kostnader. I det föregående har nämnts, att personalkostnaderna vid en höjning av lönenivån vid övriga företag till paritet med Stockholms Spårvägar skulle leda till ökade lönekostnader av icke oväsentlig storleksordning. En viss utjämning synes emellertid ha skett på senare tid och tendensen går mot en fortsatt utjämning, oavsett om en samordning genomföres eller ej. Samordningen kan emellertid också antagas ge möjligheter till rationalisering. Gemensam användning i viss utsträckning av tillgängliga resurser såsom verkstäder, vagnhallar och vagnpark, införandet av enhetliga vagn typer och samordnad upphandling samt koordinerad trafikföreling och trafikövervakning bör sålunda kunna medföra vissa besparingar, åtminstone på längre sikt.

I avsaknad av tillräcklig inblick i de olika företagens ekonomi och driftsförhållanden har det inte varit möjligt att ens i nuläget detaljberäkna vad som i nämnda avseenden kan stå att vinna. Utan att det låter sig göra att siffermässigt ange, vilka förskjutningar på omkostnadsidan i ena eller andra riktningen, som en koncernbildning kan komma att förel med sig, har här antagits, att förändringarna inte kommer att bli av sådan storleksordning, att taxenivån påverkas annat än i begränsad omfattning.

För en bedömning av den verkställda överslagskalkylens tillämplighet på ett samordnat trafikförelag bör nämnas, att till skillnad från Stockholms Spårvägar, SJ järnvägstrafik och Roslagsbanan de övriga företagen torde redan nu bära sina kapitaltjänstkostnader. För att täcka nuvarande underskott, som endast överslagsvis kan bedömas, men inräknat SJ järnvägstrafik och SRJ torde rörel sig om inemot 12 miljoner kronor årligen — varav för SJ järnvägstrafik c:a 6 miljoner kronor — skulle ett samordnat förelag behöva öka sina sammanlagda taxentäkter med inemot 20 mkr/år, inräknat även ökade pensionskostnader och viss ökning av lönekostnaderna, utöver den ovan angivna taxehöjningen för Stockholms Spårvägar (c:a 50 miljoner kronor), d.v.s. sammanlagt 70 mkr.

Avgörande i fråga om självbärlig drift i framtiden är framför allt möjligheterna att med av nuvarande bilkostnader betingade konkurrensläge kunna taga ut erforderliga taxor men även frågan, huruvida de samlade kostnaderna med eller utan samordning kan väntas ligga kvar vid nuvarande nivå eller stiga över denna med belopp av väsentlig betydelse för

taxesättningen. Det är främst två faktorer, som härvid bör uppmärksammas. Den ena är kostnaderna för nya spåranläggningar, den andra merkostnader för eventuell höjning av transportstandarden vid befintliga företag.

Beträffande utförandet av nya tunnelbanor gäller för deras sträckning i innerstaden, att banorna kommer att läggas på stort djup, vilket medför ökade anläggnings- och driftkostnader för bl.a. rulltrappor, medan själva tunnelbanekroppen vid tillgång till fast bergtäckning och med modernare arbetsmetoder beräknas draga lägre reella kostnader än vid tidigare tunnelbanebyggen. Dessa ökade och minskade kostnader kan antagas komma att i huvudsak väga lika.

De totala anläggningskostnaderna för nya tunnelbanor torde däremot, om hänsyn togs till deras hela sträckning, komma att stiga i jämförelse med de hittillsvarande, emedan de kostsammare underjordiska banorna i innerstaden får relativt större andel i det totala systemet än de billigare ytsträckorna i ytterområdena. Redan det andra tunnelbanesystemet från sydväst kommer sålunda att ställa sig icke oväsentligt dyrare per längdenhet än det första systemet, som i betydande delar dragits ovan jord såväl i de södra som i de västra ytterområdena.

Det bör också observeras, att den framtida trafikapparaten kan väntas få en ändrad kostnadsstruktur genom att en allt större del av trafiken vid fortskridande exploatering kommer att betjänas med spårbundna trafikmedel. Exempelvis får tunnelbanedriften, kännetecknad av högre kapitalkostnader och lägre driftkostnader, därvid större dominans i trafikens totala ekonomi.

Det hade för en framtidsbedömning varit önskvärt att kunna basera en teknisk-ekonomisk utredning på en planerad utbyggnad av nya bananläggningar i olika riktningar över gränserna till förortskommunerna. Då utredningar pågår rörande tunnelbanesystemets fortsatta utbyggnad, bl.a. med en tredje tunnelbana från Solna—Sundbyberg över Kungsholmen och genom centrum, saknas idag underlag för en sådan bedömning. Även om en dylik beräkning skulle kunna göras torde den för övrigt bli så pass osäker beträffande de framtida trafikförhållandena och driftekonomin, att värdet av beräkningen kan ifrågasättas. Här har därför icke redovisats några bedömningar för framtiden utöver vad som i detta kapitel längre fram (se sid. 81—84) anföres om en översiktlig bedömning av kapitaltjänstkostnaderna och deras inflytande på driftekonomin under tiden fram till 1970.

Samordningen i och för sig behöver icke medföra några skyldigheter i avseende på transportstandarden och därigenom ej heller några ekonomiska följdverkningar av betydelse. En bättre samtrafikering mellan de olika företagen och ett mera enhetligt taxesystem torde kunna ge fördelar utan kostnadsökningar. Om däremot av andra skäl än samordningen och då i första hand på grund av konkurrensen från den individuella trafiken det

visar sig nödvändigt att tillgodose anspråk på en höjd standard i form av exempelvis större bekvämlighet för resenärerna och tätare turer uppkommer kostnadsökningar av betydande storlek.

Det väsentligaste i förevarande sammanhang är taxefrågan, emedan trafikintäkterna vid förutsatt självbärighet måste förslå till att täcka samtliga kostnader. Denna fråga kompliceras för Stor-Stockholms vidkommande av att huvuddelen av den nuvarande trafikapparaten ägs av Stockholms stad och staten. Om nämligen vid en eventuell samordning vissa enskilda företag måste inlösas, kan detta knappast ske utan ytterligare kapitaltillskott, som inte torde kunna anskaffas på annat sätt än genom allmänna medel. Komplikationen ligger i svårigheten för ett företag i allmän ägo att tillämpa en affärsmässig taxepincip, som strikt genomförd kan komma att strida mot de bostadssociala intressen det allmänna även har att företräda. En tänkbar lösning av en dylik intressekonflikt vore att i stiftelseurkunden för trafikföretaget fastslå, att verksamheten — inom bestämda gränser — skall vara ekonomiskt självbärande och att taxorna därför vid varje tidpunkt skall vara så avpassade, att detta krav tillgodoses. Det kan därvid visa sig önskvärt att i denna urkund ange grunderna för sambandet mellan omkostnadsstegring, trafikfrekvens och taxenivå, så att förhållandet mellan taxor och omkostnader kan regleras enligt en på förhand fastställd indexserie, i överensstämmelse med vad som fastlagts för den samordnade trafikverksamheten i Stor-Bryssel.

Av många skäl, inte minst företagspsykologiska, vore det önskvärt om de samordnade företagen kunde bli ekonomiskt självbärande. Med en subventionsprincip i en eller annan form kan knappast ekonomiska förbättringar, sparsamhetssträvanden och värdefulla initiativ trots all tjänstemannambition komma till sin fulla rätt. Emellertid kan den taxenivå, som härvidlag blir nödvändig, komma att ligga så pass högt, att företagets möjligheter att tillgodose de framtida trafikbehoven i stockholmsområdet ogynnsamt påverkas. De individuella trafikmedlen bjuder en hård konkurrens, som kan beräknas bli än hårdare framdeles, trots de stora svårigheter den individuella trafiken åsamkas genom trafikträngsel och otillräckliga parkeringsutrymmen i innerstaden. Även med en förutsebar fördyring av bilkostnaderna och parkeringsavgifterna samt med ytterligare tidsförlängning av bilresorna under rusningstider torde en höjning av biljettpriserna komma att medföra en stark benägenhet hos resenärerna att ordna sina resor individuellt i stället för att låta sig betjänas av kollektiva trafikmedel.

Ett genom en allmän taxehöjning inträdande trafikbortfall skulle i all synnerhet drabba den för de kollektiva trafikmedlen mest inkomstbringande trafikverksamheten, den under lågtrafiktider. Framkomstmöjligheterna i storstaden är då bättre och även parkeringsförhållandena torde gynna de trafikanter, som har anledning att färdas under sådana tider. I den kollek-

tiva trafikverksamheten har de huvudsakligen under lågtrafiktid uttagna avgifterna för enkla, retur- eller partibiljetter tidigare kunnat kompensera den rabattering, som hänför sig till de väsentligen under högtrafiktid utnyttjade månadsbiljetterna. Med de senaste årens trafikbortfall under lågtrafiktider och den fortsatta konkurrensen från de individuella trafikmedlen är det nu inte möjligt att i fortsättningen upprätthålla en dylik avgiftsdifferentiering. En höjning av avgifterna för trafikanter under högtrafiktid blir mer och mer angelägen ur företagsekonomisk synpunkt. Den höjning av biljettavgifterna, som skulle behövas för att ge full bärighet för trafikföretagen, skulle emellertid enligt utredningsmännens mening motverka syftet att med de kollektiva trafikmedlen tillgodose så mycket som möjligt av topptrafiken och sålunda ställa ökade krav på utrymme för den individuella trafiken.

Kravet på full självbärighet hos den kollektiva trafikverksamheten i stockholmsområdet torde sålunda komma att medföra avsevärda avgiftshöjningar, vilka procentuellt sett skulle hårdast drabba månadsbiljettrafikanterna. En höjning av priserna för lågtrafik synes av konkurrensskäl i praktiken vara utesluten eller möjligheten härtill i varje fall starkt begränsad.

För de företag, som enligt det föregående kunde tänkas ingå i en samordnad organisation, uppgår sammanlagt biljettintäkterna f.n. till i runt tal 210 mkr/år. För att åstadkomma full bärighet och likställdhet i avseende på avskrivningsprinciper, avtalsförhållanden, sociala förmåner m.m. — dock oräknat pensionskostnader, som uppskattas till 7 à 8 miljoner kronor — samt utan varje form av subventioner kan det ökade intäktsbehovet f.n. beräknas till c:a 70 mkr/år (sid. 75), d.v.s. kräva ett totalt intäktsbelopp på 280 mkr/år. Detta innebär — om man bortser från speciella bidrag för periodkortsrabatter och liknande — att intäkterna måste ökas med 33 % eller besparingar av motsvarande storleksordning genomföras. Då sådana besparingar icke kan antagas bli möjliga torde en inkomstökning av denna storlek på grund av resbortfall m.m. kräva en genomsnittlig taxehöjning av minst 50 %.

En taxehöjning för att nå enlighet skulle emellertid komma att bli varierande vid de olika företagen, beroende på olikheterna i gällande taxor. För Stockholms Spårvägar skulle sålunda den av trafikanterna uttagna avgiften för månadsbiljetter och liknande (s.k. periodkort) behöva väsentligt höjas. För SJ järnvägstrafik vore likaledes en höjning av månadsbiljettpriserna påkallad och detta minst med den höjning, som järnvägsstyrelsen förordat i sitt yttrande över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande, eller med genomsnittligt 30 %. Även vid övriga företag skulle kraftiga taxehöjningar krävas för att det önskvärda målet om full ekonomisk bärighet skall kunna uppnås.

Då det under nuvarande förhållanden icke torde finnas förutsättningar för att genomföra en så pass kraftig genomsnittlig avgiftshöjning som med minst 50 %, har utredningsmännen ansett, att en samordning av den kollektiva trafikverksamheten i stockholmsområdet icke kan ske endast genom finansiering medelst trafikintäkter utan att bidrag utifrån måste förutsättas komma att lämnas.

#### B. Finansiering medelst såväl trafikintäkter som bidrag utifrån.

Bidrag från det allmänna till finansiering av den kollektiva trafikapparatens motiveras av att ett kollektivt trafiksystem är oundgängligt för en storstads utbyggnad. Trafikmedlen gagnar indirekt även andras intressen än de regelbundna trafikanternas.

Med svårigheterna att åstadkomma kostnadstäckning följer att en del av kostnaderna måste bestridas skattevägen. Härvid uppkommer meningskiljaktigheter om hur avvägningen mellan skatte- och intäktsfinansiering bör ske, det vill säga om bidragets art och storlek. För ett interkommunalt trafikföretag kompliceras frågan ytterligare av svårigheterna att fördela bidragsåtagandena mellan de berörda kommunerna. Jämsides härmed får bedömas i vad mån staten bör inträda såsom bidragsgivare.

Ett bidrag kan anknytas antingen till vissa slags resor eller till viss slags kostnader eller göras beroende av trafikprestationens storlek. Stockholms stads bidrag till period- och skolkortsresor är ett exempel på den förstnämnda metoden. Stadens bidrag har motiverats av de på grund av bostadsbristen minskade möjligheterna att välja bostad i önskvärd närhet av arbetsplatsen (sid. 55). Genom att för periodkortet (månadsbiljetter och dylikt) hålla lägre priser än vad som betingas av en företagsekonomisk taxesättning, har man velat kompensera trafikanterna för de högre reskostnaderna till och från arbetsplatserna. Systemet tillämpas för både resor mellan förorter inom Stockholm och stadens centrala delar och inom förorterna. Skulle systemet tillämpas på ett trafikföretag, som även tillgodoser förortskommunerna, bleve emellertid konsekvensen — om bostadskommunen skall vara den bidragsgivande — att förortskommunerna finge lämna bidrag till samtliga periodkort för trafikanter boende inom kommunen. Detta system skulle därigenom medföra stora och svårbedömbara kostnader för kommunen och torde sannolikt icke bli accepterat vid ett trafikföretag omfattande hela Stor-Stockholm. Med hänsyn härtill torde man icke kunna räkna med att behålla detta system annat än för Stockholms stads invånare, och för dem endast under en övergångstid, därest man önskar genomföra en enhetlig taxenivå även för periodkortresorna.

Om stat eller kommun skall bidra till vissa slags kostnader, ligger det



närmare till hands att anknyta bidraget till investeringskostnaderna. Så har Stockholms stad gjort genom att utföra och utan ersättning upplåta tunnelbanekroppen till Stockholms Spårvägar. På motsvarande sätt skulle för SJ:s järnvägslinjer staten kunna ställa anläggningskapital räntefritt till förfogande för lokaltrafikverksamheten. Ett likartat förfarande kan även vara berättigat i fråga om de övriga trafikföretagen i stockholmstrakten. Det är närmast i detta sammanhang frågan om statsbidrag bör upptagas med den i annat sammanhang anförda motiveringen att en bananläggning delvis kan ersätta flerfaldigt kostsammare gatu- och väganläggningar, till vilka bidrag av bilskattemedel utgår (sid. 46). Förutom till de fasta anläggningarna skulle, som förut anförts, även bidrag till rullande materiel kunna vara motiverade såsom närmare skall utvecklas i ett följande avsnitt, där bidragsbehovet och dess förhållande till kapitaltjänstkostnaderna kommer att belysas.

Det förhållandet, att kommuner med egen väghållning nu erhåller statsbidrag för utbyggnad av bl.a. motorvägar men däremot ej till spårkommunikationer, innebär en risk för snedvridning av anläggningsverksamheten, i det att vägar anläggs i sådana fall där en ökad effektivisering genom en ny eller utbyggd spårtrafikförbindelse vore den ändamålsenligaste lösningen. Det är av bl.a. detta skäl angeläget att frågan om allmänna bidrag till den kollektiva trafikens utbyggnad snarast bringas till en praktisk lösning. Den möjlighet som här ligger närmast till hands torde vara att täcka kostnaderna med bilskattemedel.

I den mån kommunerna helt eller delvis skall svara för investeringar i fortsättningen för den kollektiva trafiken, är det nödvändigt att finna en norm för kostnadsfördelningen dem emellan. Härvid bör beaktas, att alla trafikanter, oavsett var de är bosatta, har nytta av varje delsträcka i ban-systemet liksom också av stationsanläggningar och vagnhallar. Att fördela kostnaderna enligt en på förhand uppställd formel innebär en schematisering, men samtidigt en praktisk förenkling, som ej bör underskattas. Av olika tänkbara fördelningsgrunder kan nämnas invånarantal, skatteunderlag, bansträckorna med proportionellt tillägg för gemensamma anläggningar och slutligen en geografisk avgränsning av vagn- eller platskilometerprestationen. Anses ingen fördelningsgrund av här angiven typ eller kombination av dessa godtagbar, torde man vara hänvisad till att söka lösa frågan genom förhandlingar mellan de berörda kommunerna i varje särskilt fall.

*a) Bidrag, som ej behöver påverka organisationsformen.*

Om trafikföretagen drivs så, att alla kostnader icke med rimlig taxerättning kan täckas av trafikintäkterna skulle kommunerna, på sätt tidigare angivits, kunna lämna bidrag till rabatterning av exempelvis arbets- och skol-

resor. Någon medbestämmanderätt för bidragsgivarna vid fastställandet av den allmänna taxenivån behövde inte nödvändigtvis följa härav. Kommunala bidrag för resor mellan bostad och arbetsplats torde emellertid, som tidigare antytts, icke vara en realistisk tanke när det gäller ett företag, som omfattar även förortskommunerna.

*b) Bidrag, som förutsätter bidragsgivarnas inflytande på företagsledningen.*

Hit hör i första hand den situation, som uppkommer, då ett allmänt driftunderskott behöver täckas.

Vidare kan det vara fråga om bidrag, som lämnas till nyanläggning eller ombyggnad av en järnväg eller tunnelbana. Företaget tillföres då kapital, som skall tillgodogöras verksamheten lång tid framöver. Under denna tid kommer de ekonomiska förutsättningarna för driften att upphörligt skifta. Det är därför omöjligt att genom några i förväg uppställda allmänna regler skapa garanti för, att bidraget vid varje tidpunkt tjänar syftet att i tillräcklig grad nedbringa taxans nivå. Ett icke självförsörjande företag måste därför bereda sig på, att en bidragsgivare av nämnda skäl ställer anspråk på att utöva en kontinuerlig kontroll över företaget. På enahanda sätt skulle bedömningarna ske om det allmänna även svarade för räntekostnaderna.

På vad sätt de eventuella bidragsgivarna staten och respektive kommuner skulle beredas representation i företagsledningen torde inte kunna anges på nuvarande stadium.

I vissa fall kan det måhända också visa sig vara ur bidragsgivarnas synpunkt tillfyllest, att inflytandet ges formen av en förhandsprövning av ett redovisat anslagsbehov samt en efterföljande revision. Företagsledningen får då inom fastställda gränser handlingsfrihet för en löpande förvaltningsperiod.

Det bör dock här anmärkas, att om finansieringen av banunderbyggnaden sker huvudsakligen med allmänna medel — exempelvis bilskattemedel — och den uppfattningen slår igenom, att nämnda objekt är jämförliga med gator och vägar, så torde, om bidrag i annan form ej erfordras, — sedan anläggningens ekonomiska och tekniska planläggning prövats — skälen för ett inflytande utifrån på trafikföretagens drift avsevärt försvagas.

**C. Bidragsbehovet i relation till kapitaltjänstkostnaderna.**

Den del av samordningsfrågan, som på grund av samband med den redan pågående och omedelbart förestående framtidsplaneringen är mest angelägen avser anläggningsverksamheten. Det är därför särskilt viktigt att få kännedom om storleksordningen av trafikföretagens kapitaltjänstkostnader och dessas betydelse för finansieringen. Ytterligare en anledning att granska kapitaltjänstkostnaderna är, att bidrag från det allmänna till kollek-

tivtrafiken på en del håll utomlands anknutits till just nämnda slags kostnader. De redovisas vid flertalet av trafikföretagen i stockholmsområdet efter avskrivning på de historiska värdena, men ett försök har gjorts i *bilaga 9* att beräkna de nuvarande kapitaltjänstkostnaderna efter återanskaffningsvärden vid rådande prisnivå och ränteläge (5 %).

Enligt beräkningarna, som endast gör anspråk på att visa den ungefärliga kostnadsstorleken, uppgick kapitaltjänstkostnaderna till sammanlagt i runt tal 84 mkr/år för samtliga trafikföretag år 1957. Beloppet är av ungefär den storleksordning, varmed biljettintäkterna idag skulle behöva ökas för hela den kollektiva trafikverksamheten i Stor-Stockholm, om full självbärighet — dock utan ökade kostnader för gjorda pensionsåtaganden — skall kunna möjliggöras (jmf sid. 78). Därest ett samordnat storföretag erhöle bidrag från det allmänna för hela kapitaltjänsten — avseende såväl fasta anläggningar som rullande materiel — skulle sålunda trafikverksamheten vid nuvarande omfattning kunna drivas med i huvudsak bibehållen standard och biljettintäktsnivå.

Av hela kapitaltjänstbeloppet 84 miljoner kronor beräknas 45 miljoner kronor hänföra sig till de fasta spåranläggningarna och deras utrustning samt serviceanläggningar (vagnhallar, garage och verkstäder), medan den rullande materielen skulle kräva c:a 39 miljoner kronor. Hela kapitaltjänstbeloppet fördelar sig med c:a 63 mkr/år på Stockholms Spårvägar och 21 mkr/år på förortstrafikföretagen. I Stockholms Spårvägars andel ingår då även kostnader för den första tunnelbanans underbyggnad (räknad efter historiska värden). Motsvarande del av anläggningskostnaderna för nu befintliga bansträckor med enbart eller till övervägande delen förortstrafik har även medtagits för de andra företagen, men representerar relativt små belopp. Räntekostnader för mark har inte medtagits för något företag, liksom ej heller kapitaltjänstkostnaderna för inventarier och förråd.

Av de anförda siffrorna kan sålunda dras den slutsatsen, att eventuella bidrag från det allmänna inte skulle kunna inskränkas till enbart kapitaltjänstkostnaderna för de fasta anläggningarna, om nuvarande intäktsläge skall bibehållas. Storleken av dessa kostnader (45 mkr/år) uppgår nämligen till c:a 65 % av de 70 miljoner kronor, som enligt vad som redovisats på sid. 78 skulle erfordras för att ge full självbärighet inom hela trafikverksamheten. Ett visst bidrag även till kapitaltjänstkostnaderna för den rullande materielen skulle sålunda behöva utgå av allmänna medel för att det i dagens läge erforderliga stödbeloppet skall kunna täckas utan taxehöjningar.

Hur företagets möjligheter att täcka kostnaderna för kapitaltjänsten kan komma att se sig i framtiden är svårt att förutse. Det är nämligen ytterst vanskligt att bedöma trafikföretagens framtida driftekonomi med hänsyn till konkurrensen från den individuella trafiken, lönenivån, allmänna prisläget, 5-dagarsvecka m.m. Med den allmänna tendens, som nu är påtaglig

för den kollektiva trafiken, finns risk för att trafikföretagen undan för undan kommer att ställas inför större ekonomiska svårigheter än de nuvarande.

Utredningsmännen har ansett sig böra göra ett försök att ange storleksordningen av kapitaltjänstkostnaderna även för år 1970, beräknade i huvudsak efter de förutsättningar som Stor-Stockholms trafikutredning skisserat (se trafikutredningens huvudbetänkande, kap. IX).

Såsom framgår av en sammanställning i bilaga 9 kan kapitaltjänstkostnaderna för samtliga trafikföretag i stockholmsområdet väntas bli i stort sett fördubblade till år 1970 och då komma att uppgå till sammanlagt 146 miljoner kronor, varav 82 miljoner kronor belöper sig på fasta anläggningar och 64 miljoner kronor på rullande materiel.

De totala utgifterna skulle för ett i dag samordnat företag uppgå till omkring 280 mkr/år (sid. 78). Även om vissa rationaliseringar genom det andra tunnelbanesystemets tillkomst och inom SJ:s verksamhetsområde kan genomföras under perioden fram till år 1970 uppkommer i gengäld kostnadsökningar genom personalens kortare arbetstid till följd av 5-dagarsveckan. Antages att besparingarna och kostnadsökningarna kommer att väga ungefär lika, skulle totalkostnaderna år 1970 komma att utgöra nuvarande belopp, 280 miljoner kronor, med tillägg av 62 miljoner kronor för kapitaltjänstkostnadernas ökning till år 1970 eller sammanlagt 342 miljoner kronor, vilket här med hänsyn till osäkerheten i beräkningarna avrundas till 350 miljoner kronor.

Biljettintäkterna i trafikverksamheten i stockholmsområdet uppgår f.n. till omkring 210 mkr/år. Under tiden till år 1970 kommer trafikinkomsterna att minska till följd av minskat antal resor till och från arbetet genom införandet av 5-dagarsveckan liksom även genom den fortsatta nedgången av resfrekvensen under lågtrafiktid. Under arbetsdagarnas högtrafiktid kan antalet resor däremot antagas komma att bibehållas ungefär i proportion till invånarantalet. Den väntade utvecklingen tyder på, att antalet resor sammanlagt kommer att bli mindre år 1970 än nu, även om hänsyn tages till befolkningsökningen i förortsområdena. Befolkningstillväxten fram till 1970 beräknas uppgå till högst 18 % men enbart generellt genomförd 5-dagarsvecka kan enligt amerikanska trafiksiffror komma att medföra ett trafikbortfall av c:a 14 %. På grund av de längre färdvägarna skulle dock medelintäkten per resa kunna stiga något. Antages att biljettintäkterna under gynnsamma omständigheter kan uppgå till 240 miljoner kronor, vari inräknats de 20 miljoner kronor, som motsvarar Stockholms stads nuvarande bidrag till periodkort och liknande, skulle detta innebära att underskottet år 1958 på 50 miljoner kronor (sid. 75) skulle mer än fördubblas till år 1970 ( $350 - 240 = 110$  miljoner kronor).

Icke heller år 1970 skulle ett bidrag till enbart kapitaltjänstkostnaderna för de fasta anläggningarna förslå till att täcka hela bristen. Nämda kost-

nader uppgår som nämnts till 82 miljoner kronor, vilket motsvarar omkring 75 % av det belopp på i runt tal 110 miljoner kronor, som med ovanstående överslagsberäkning skulle erfordras för att ge full självbärighet. Även bidrag till kostnaderna för den rullande materielen skulle sålunda behöva utgå för att möjliggöra en finansiering av trafiken utan taxehöjningar.

## XI. SAMMANFATTNING.

1. Av den verkställda utredningen framgår, att flera skäl talar för en förbättrad samordning av den kollektiva persontrafiken i stockholmstrakten. I all synnerhet torde detta visa sig önskvärt i framtiden, då förortskommunerna övertagit ansvaret för hela nybyggnadsverksamheten. Redan nu inverkar sålunda exempelvis planerna på en ytterligare utbyggnad av tunnelbanesystemet på stadsplaneringen inom både Stockholms stad och vissa av förortskommunerna, där erforderliga markreservat måste ske för att säkerställa en rationell utformning av tunnelbanenätet. En lösning av samordningsfrågan är därför aktuell och brådskande.

2. Den kollektiva trafiken är en nödvändig förutsättning för samhällsutbyggnaden i Stor-Stockholm. Det låter sig icke göra att utbygga gatulederna till sådan kapacitet, att de dagliga persontransporterna till och från cityområdet kan framgå i gatuplanet annat än i begränsad omfattning. Vilken stigande biltäthet man än räknar med, kan den tidpunkten redan skönjas, då utrymmena för såväl rörlig trafik som parkering i de centrala stadsdelarna blir mättade. En fortsatt expansion av den individuella trafiken blir därigenom försvårad. Den nuvarande proportionen av persontrafiken under rusningstid över infarterna till innerstaden — med  $\frac{3}{4}$  på de kollektiva och  $\frac{1}{4}$  på de individuella fordonen — måste med all sannolikhet bestå även i framtiden (sid. 6).

3. Det är angeläget att driftsförhållandena underlättas på allt sätt för de kollektiva trafikföretagen och deras trafikanter. Genom reserverade körfiler på vissa större stadsgator och infartsleder, genom effektiva parkeringsrestriktioner samt genom tillhandahållande av bekväma slut- och omstigningspunkter i de centrala stadsdelarna skulle den kollektiva trafikapparatusens effektivitet kunna förbättras (sid. 13—16, 46). Det är en kommunal angelägenhet av högsta rang att underlätta de nämnda företagens arbetsförhållanden.

4. Det är inte i första hand ett intresse för den kollektiva trafikapparaten att anskaffa kapital till byggandet av banor av olika slag. Det ankommer i stället på de för den allmänna stadsutbyggnaden ansvariga organen, som ställs inför svårlösta framkomlighetsproblem och praktiskt oöverkomliga kostnader för ordnandet av infartslederna på ytan, att taga initiativet till anläggandet av bansystemen. Kostnadsfrågan kommer då också in i sitt naturliga sammanhang. Det torde nämligen vara fullt riktigt, att kostnaden för en järnvägs- eller förortsbanas underbyggnad redovisas bland de anslag för väg- och gatuanläggningar, å vilka mångdubbelt större besparingar och

trafikvinster än i fråga om yttrafiken uppkommer till följd av utförandet av banan. Härav följer vidare, att såsom bl.a. Stor-Stockholms trafikutredning vid flera tillfällen framhållit, anläggningskostnaderna vid nybyggnad och utvidgning av banunderbyggnader i första hand borde bestridas av allmänna medel. Om denna finansieringsmetod genomföres, kan också det betraktelsesättet komma att allmänt slå igenom, att bidrag till banunderbyggnaden inte är att anse såsom subventioner, emedan sådana anläggningar, i likhet med gator och vägar, är publik egendom, som skall ställas till den kollektiva trafikens fria förfogande (sid. 80—81).

5. Den kollektiva trafiken i Stor-Stockholm är f.n. uppdelad på flera trafikföretag med olika organisations- och äganderättsförhållanden (kap. III C). Härtill kommer, att olika koncessions- och tillsynsmyndigheter övervakar trafikverksamheten. Även projekteringsfrågorna ligger på olika organ, statliga, kommunala och privata. I fråga om anslagen till trafikverksamheten uppträder statliga, kommunala och privata intressenter. Det är önskvärt att en koncentration sker av dessa olika funktioner.

6. I fråga om projekterings- och anläggningsverksamheten föreligger ett behov av samordning mellan kommuner och trafikföretag (sid. 45). Det är inte minst viktigt att förortskommunernas intressen blir tillgodosedda i samband med trafikplaneringen. Även för trafikföretagen sinsemellan framträder ett behov av förbättrad samordning redan på projekterings- och anläggningsstadiet. Innerstadstrafikens beroende av förortstrafiken blir också allt intimare och ger behov av förbättrad anpassning beträffande utformningen av olika terminalanordningar m.m.

7. Även driften av den kollektiva trafiken, gör det önskvärt att kunna koncentrera ansvaret för fullgörandet av denna viktiga samhällstjänst. Både i fråga om linjedragningar, tidtabellsplaneringen och valet av rullande materiel för att tillgodose trafikbehovet skulle trafikanterna kunna bättre tillgodoses om en samordnad verksamhet kunde komma till stånd (sid. 56).

8. En samordning av taxesystemet är angelägen eftersom den kollektiva trafikens taxor nu är betydligt varierande för Stor-Stockholms invånare. I flera avseenden intar Stockholms stads invånare en särställning med starkt subventionerade periodkortspriser och en låg, mycket flack priskurva beträffande enkla biljetter. Särskilt på avstånd motsvarande nytillkomna förortsområden inom Stockholm är skillnaderna i förhållande till andra trafikföretag betydande. Sålunda är där på ett avstånd av 14 km från centrum priset för enkel resa omkring hälften av övriga trafikföretags. Vid statens järnvägar ligger månadsbiljettpriserna på en alltför låg nivå, som innebär en särställning i förhållande till övriga förortstrafikföretag (sid. 55). Enhetliga taxor, liksom även överensstämmande taxebestämmelser för hela stockholmsområdet är en för samordningen angelägen uppgift.

9. Utan ingående utredningar, som inte kunnat verkställas i detta sammanhang, går det inte att klarlägga om en samordning skulle medföra minskade driftkostnader av sådan storleksordning, att taxenivån kan påverkas i nämnvärd grad. På det driftekonomiska planet torde fördelarna med en samordning vara relativt begränsade.

10. Vid en fullt genomförd samordning bör följande fördelar (kap. VII A) kunna uppnås:

- a) Rationellare planering och utbyggnad av trafikapparaten.
- b) Förbättrat utnyttjande av masstransportmedlen och effektivare användning av befintliga anläggningar.
- c) Förbättrade finansieringsmöjligheter genom att ett storföretag lättare än de nuvarande företagen torde kunna anskaffa kapital för erforderliga utvidgningar och nyanläggningar.
- d) Vissa rationaliseringsmöjligheter genom stordrift, bl.a. förbättrad samkörning mellan olika linjer och med enhetlig rullande materiel.
- e) Enhetligt taxesystem.
- f) Koncessionerna samt trafiktillstånden för busstrafiken kan koncentreras till ett och samma företag, vilket bör kunna underlätta tillståndsgivningen och myndigheternas granskning av aktuella ansökningar.

11. En samordning skulle emellertid också kunna medföra vissa nackdelar (kap. VII B). Dessa kan i korthet anges vara följande:

- a) Konkurrensmöjligheterna mellan de kollektiva trafikföretagen försvinner, vilket dock i dagens läge kan sägas vara av relativt ringa betydelse inom stockholmsområdet. Konkurrensen i dag gäller framför allt kollektiva trafikmedel kontra individuella.
- b) En tillämpning av generella avtalsbestämmelser, varvid den f.n. högsta lönenivån, nämligen den vid Stockholms Spårvägar, torde få utgöra en riktpunkt, kommer troligen att innebära kostnadsökningar av icke oväsentlig storleksordning.

c) Ett storföretag kan ofta få vissa svårigheter att praktiskt och effektivt ordna trafikövervakningen. En kontroll av verksamheten kan sålunda erbjuda mera svårlösta problem för företagets ledning än vid drift i mindre omfattning. Härtill kommer att kontakten med allmänheten försvåras.

12. I den föreliggande utredningen har (kap. VIII) diskuterats möjligheterna att vid olika ifrågakommande organisationsformer uppnå de fördelar, som åsyftas med en samordning av trafikföretagen i Stor-Stockholm. Det har därvid konstaterats, att en lösning av samordningens väsentliga problem förutsätter en ekonomisk intressegemenskap mellan de företag, som har huvudansvaret för trafikuppgifterna. En sådan gemenskap kan åstadkommas genom olika former för förstatligande eller kommunalisering av trafiken i området, vidare genom en frivillig koncernbildning eller sammanslagning till ett enda bolag och slutligen genom en speciallagstiftning.



13. Det har av naturliga skäl icke varit möjligt att låta den föreliggande utredningen utmyнна i ett definitivt förslag och att sålunda nu taga ställning till frågan om den lämpligaste organisationsformen. Utredningsmännen har funnit, att ett fortsatt arbete i samordningsfrågan — under medverkan av såväl trafikföretagen som berörda myndigheter — i första hand bör inriktas på att upptaga förhandlingar i syfte att undersöka, om intresse och förutsättningar finns för att på frivillighetens väg sammansluta de befintliga företagen.

14. I dagens läge är några av företagen ej självbärande; det sammanlagda underskottet uppgår till c:a 70 mkr/år (sid. 78). För att ernå full kostnads-täckning, innefattande såväl driftkostnader som kapitaltjänstkostnader, skulle erfordras en intäktsökning med 33 %, motsvarande en genomsnittlig taxehöjning av åtminstone 50 %. En taxeändring av sådan storlek torde emellertid knappast vara möjlig att genomföra.

15. Kostnadsutvecklingen blir såvitt man nu kan bedöma ogynnsam på längre sikt och ännu större allmänna bidrag kommer att erfordras. En driftkostnadsberäkning ställer sig svår att göra. Utredningsmännen har emellertid undersökt hur kapitaltjänstkostnaderna kan komma att utveckla sig i framtiden. Ett försök har gjorts att bedöma dessa kostnader omkring år 1970 med hänsynstagande till nu beslutade utbyggnader av tunnelbanesystemet, ny rullande materiel, utvidgningar av bussnätet m.m. Till nämnda år synes kapitaltjänstkostnader vara att emotse av en storleksordning på 150 mkr/år, räknat på återanskaffningsvärden och med nuvarande prisläge. Beloppet motsvarar mer än  $\frac{2}{3}$  av nuvarande biljettintäkter i Stor-Stockholms-trafiken.

16. Med behållande av nuvarande biljettintäkter skulle vid oförändrad pris- och personalkostnadsnivå tillskottsbehovet av allmänna medel vid tiden omkring 1970 kunna beräknas till 130 mkr/år, d.v.s. en fördubbling mot f.n. (sid. 83). Beloppet är framräknat på grundval av uppskattade kapitaltjänstkostnader år 1970 och med antagande att driftkostnaderna därutöver skulle kunna behållas vid sin nuvarande storlek. Detta antagande är självfallet mycket osäkert och beloppet 130 mkr/år anger därför endast den ungefärliga storleksordningen. I den mån det skulle visa sig affärs-mässigt möjligt att hålla en högre genomsnittlig taxenivå än f.n. — om exempelvis bilkostnaderna skulle komma att ställa sig proportionsvis högre i framtiden — kan det här nämnda beloppet komma att minska.

17. Såsom närmare utvecklats i kap. X har principerna för verksamhetens finansiering ett direkt inflytande på företagets funktion. Det är därför nödvändigt att fastställa, om företaget kan vara självbärigt eller delvis måste finansieras med bidrag utifrån. Om bidrag skall utgå, är det angeläget, att de ges i sådan form, att företagets drift kan ske enligt affärs-mässiga principer. Utredningsmännen har för sin del kommit till den uppfattningen,

att en fullt självbärig drift icke torde vara ett relativt alternativ, bl.a. beroende på att den kollektiva trafiken f.n. drivs under ogynnsammare förutsättningar än de som gäller för den individuella trafiken (jmf sid. 16).

18. Olika tänkbara finansieringsmöjligheter och former för bidrag från det allmänna har i utredningen diskuterats (kap. X). Finansieringsformen har ett direkt inflytande på spørsmålet om vilken organisationsform, som bör väljas vid en samordning.

19. Organisationen för en samordning kan tänkas ske på olika sätt (kap. VIII). Ett enda företag vore av flera skäl att föredraga, men även en form av konsortium (frivillig koncernbildning) skulle väsentligen ge samma fördelar. Ett förståtligande av hela trafikverksamheten eller någon form av kommunalisering har utredningsmännen icke ansett vara genomförbart. Ej heller har ett storlandsting för denna speciella verksamhetsform ansetts vara någon praktisk lösning.

20. I utredningen har påvisats de skiljaktigheter i fråga om trafikstandard, personalkostnader, taxsystem m.m., som förefinnes mellan å ena sidan Stockholms Spårvägar, å andra sidan övriga trafikföretag i stockholms-trakten, de s.k. förortstrafikföretagen. Skiljaktigheterna har på senare tid i viss mån utjämnats<sup>1)</sup> och samordningen förutsätter en fortsatt sådan utjämning. Fördenskull har diskuterats möjligheten att genomföra samordningen i etapper (kap. IX) dock med framhållande av att varje övergångsform bör inriktas på slutmålet, d.v.s. en fullständig samordning (sid. 67). I en första etapp skulle en frivillig samverkan (sid. 71) komma till stånd mellan förortstrafikföretagen enbart, innefattande även SJ hela närtrafik i stockholmsområdet. En andra etapp skulle därefter bli ett av staten, förortskommunerna och eventuella privata intressenter ägt förortstrafikföretag, fortfarande utanför Stockholms Spårvägar (sid. 72). Dessa två företag skulle sedan i en tredje etapp kunna bilda ett konsortium, som övergångsform till en samordning i ett eventuellt storföretag. Flera skäl talar för att en dylik etappvis utbyggnad, som bör syfta till att underlätta och påskynda en slutgiltig lösning, skulle kunna ge en i vissa avseenden effektiv samordning redan på ett tidigt stadium.

21. I utredningen framföres den tanken, att SJ hela närtrafikverksamhet i stockholmsområdet redan på ett tidigt stadium sammanföres till ett särskilt bolag, som sedan skulle ingå i ett senare tillkommet förortstrafikföretag (sid. 72). Detta bolag skulle även ekonomiskt svara för närtrafiken på järnvägslinjerna med avräkningsförfarande på ett eller annat sätt i förhållande till SJ i övrigt. Det är önskvärt att frågan om SJ-trafikens bolagsform snarast möjligt blir föremål för en särskild utredning.

22. Utredningen har närmast haft karaktären av en orienterande sådan

<sup>1)</sup> Den till 1 mars 1959 planerade nya SS-taxan kommer dock återigen att vidga skillnaderna i förhållande till övriga trafiktaxor i stockholmsområdet.

och utredningsmännen har icke ansett sig böra genomarbeta alla de detaljområden, som beröres av en samordning. Det bör ankomma på intressenterna, d.v.s. staten, kommunerna och deras samordningsorgan samt trafikföretagen, att föra frågan vidare. I detta syfte bör förhandlingar upptagas för att utröna, om intresse och förutsättningar finns för att på frivillighetens väg sammansluta de befintliga företagen. Vid dessa förhandlingar torde man få utgå från — såsom utredningsmännen redovisat — att det icke blir möjligt åstadkomma en självbärig drift inom de kollektiva trafikmedlen i stockholmsområdet. Betydande belopp måste redan nu tillskjutas trafikverksamheten av allmänna medel och underskottet torde i framtiden komma att öka väsentligt. Genom att allmänna medel måste tillskjutas trafikverksamheten, måste därmed också organisationsfrågan lösas på ett sätt, som tillfredsställer de allmänna intressena. Med hänsyn till de omfattande planer och investeringar (över 1,5 miljarder kronor fram till 1970), som skisserats för trafikutbyggnaderna i stockholmsområdet (sid. 48), är det vidare angeläget att finansieringsprinciperna fastlägges för den kollektiva trafikverksamheten intressenterna emellan. I all synnerhet gäller detta planerade utbyggnader av spårtrafikmedlen, i första hand de kapitalkrävande tunnelbanesystemen.

---

I föreliggande utredning angående en samordning av trafikföretagen i Stor-Stockholm har utredningsmännen avsett att analysera problemställningen och att inventera olika ifrågakommande organisationsformer. En samordning av trafikföretag med så olika struktur och så skilda ekonomiska förutsättningar, som kännetecknar de nuvarande företagen i Stor-Stockholm kommer givetvis att ge upphov till en mångfald svårlösta praktiska problem. Fördenskull torde i första hand erfordras att trafikföretagen bildar en samarbetsrepresentation, som i intim samverkan med vederbörande statliga, kommunala och interkommunala organ kan fortsätta ärendets beredning. De synpunkter som därvid kan framkomma får antagas bli avgörande för såväl omfattningen av som formen för en eventuell samordning.

Med framläggandet av denna utredning anser sig undertecknade ha fullgjort det erhållna uppdraget.

Stockholm den 23 januari 1959.

*Åke Nerell*

*Göte Blomqvist*

*Hans von Heland*

*/ Stig Samuelson*