RESA TILL SOVJET

AV PLANERINGSCHEF BROR HILLBOM

■ Under tiden 28/3—10/4 1963 företog en delegation från spårvägsbolaget och gatukontoret en resa till Sovjetunionen med huvudsakligt syfte att studera de kollektiva trafikmedlen och kanske främst tunnelbanorna. I resan deltog Tkd Kekonius och Plc Hillbom från spårvägsbolaget och byggnadschefen Hult från gatukontoret. Under vistelsen i Sovjet anslöt sig även tekniske attachén vid svenska beskickningen i Moskva, Igor Cedergren, vilken var delegationen till stor hjälp såväl vid förberedelserna för resan som vid studiernas genomförande. Vi skall heller inte glömma Intourists guider, framförallt den svensktalande Natascha, som åtföljde oss under hela resan och lade ner stor möda vid tolkningen av samtalen.

Resan, som kunde genomföras utan några missöden, gick Stockholm—Moskva—Kiev—Leningrad och åter till Stockholm via Helsingfors och gick hela tiden med flyg. Inom Sovjet fick delegationen bl. a. stifta bekantskap med jetplanet Tu 104 och kunde därvid konstatera hur populärt och billigt det ryska inrikesflyget var. Flygplanen garagerades för övrigt i stor omfattning utomhus, ett förhållande som också visade sig gälla de kollektiva trafikmedlen.

Vädret var i Moskva vinterlikt med en fullt stilenlig snöyra och delvis stark kyla, medan Kiev och Leningrad bjöd på vårligare vindar. Överallt mottogs vi med stor vänlighet och en gästfrihet som mot slutet av resan i vissa avseenden blev ganska ansträngande. Delegationen fick se praktiskt taget allt som önskades. En överraskning och i någon mån en besvikelse var att själva tunnelbanebyggandet sköttes av ett centralt statligt organ, Metrostroj, helt skilt från de i övrigt kommunala trafikföretagen. Metrostroj hade tyvärr ej blivit inkopplat på vår resa, vilket försvårade besök vid byggnadsplatserna. Vissa iakttagelser kunde dock göras vid en del ytligt belägna byggnadsplatser i Leningrad och vidare besöktes ett par fabriker för tillverkning av betongelement.

Liksom hos oss är den omfattande bostadsexploateringen en av grundvalarna för den kollektiva trafikens utveckling. Bostadsbyggandet är i själva verket kommunernas viktigaste problem just nu, eftersom det gäller att snabbt öka utrymmesstandarden från för närvarande i genomsnitt 9 m² per person till 15 m². Härvidlag spelar naturligtvis de färdigtillverkade betongelementen en stor roll.

Den svenska studiedelegationen, fr v byggnadschef Gunnar Hult, attaché Igor Cedergren vid svenska ambassaden i Moskva, direktör Olof Kekonius och planeringschef Bror Hillbom.

Fotocellmanövrerade spärrar på en metrostation i Moskva.

Den här byggnaden är en modern station för fjärrbusstrafik i Kiev.

Även om det privata bilägandet f. n. är ringa, så satsar man även på utbyggnad av motorvägar, kanske framförallt för den mycket kraftiga lastbilstrafiken omkring storstadsområdena. I Moskva har man sålunda nyligen färdigställt en motorväg, som går i en ring omkring staden på i medeltal 35 kilometers avstånd från stadscentrum och har en längd av 109 km. Man arbetar också inom de centrala stadsdelarna med ytterligare ringleder med över- och underfarter, klöverblad osv. En intressant detalj är att man där lutningen är 1: 20 eller brantare vintertid värmer körbanorna med hjälp av värmeslingor.

RYSSAR RESER KOLLEKTIVT

De kollektiva trafikmedlen i samtliga städer utgörs av tunnelbana, spårväg samt trådbuss- och busslinjer. Man anser att de kollektiva trafikmedlen jämte taxi även för framtiden skall svara för praktiskt taget all persontransport, varvid taxitrafiken dock naturligtvis spelar en relativt obetydlig roll.

Vid val av kollektiva transportmedel tycks man fästa stor vikt vid hälsosynpunkterna såtillvida som man avser att låta de elektriskt drivna transportmedlen dominera. Man bygger således ut betydande trådbussnät men fortsätter också att bygga ut spårvägslinjerna särskilt i de yttre stadsområdena, där man ej har metro.

Eljest satsar man allra hårdast på utbyggandet av metrolinjerna. Som exempel kan nämnas att medan i Moskva för närvarande 33 % av alla resor sker på metron, avser man att höja denna procentsats till 40 %. Detta innebär att medan man nu har 90 km dubbelspår i Moskva räknar man redan år 1965 med 135 km dubbelspår och 1980 380 km dubbelspår. Liknande utveckling äger rum i de övriga städerna, där man i Leningrad efter invigningen av en ny linje den 1/6 i år kommer att ha ca 27 km dubbelspår och 19 stationer och i framtiden ca 140 km dubbelspår.

PARALLELLKÖRNING

Man parallellkör yttrafik och tunneltrafik eftersom tunnelbanan med sina långa stationsavstånd — det rör sig vid nya banor om bortåt 2 km — framförallt spelar rollen av expresstrafikmedel. Men inom de yttre delarna av Moskva har man i viss utsträckning börjat ansluta yttrafik av olika slag till vissa metrostationer, i flera fall i avvaktan på metroutbyggnad. Taxemässigt sker emellertid ingen anslutningstrafik utan man får betala på nytt för varje ny resa.

Respriset för kontantresor är detsamma i alla städer, nämligen 3 kopek för spårväg, 4 för trådbuss och 5 för buss och metro. Man har alltså enhetstaxa och respriset sades motsvara de ungefärliga trafikkostnaderna för resp. trafikmedel.

I Kiev hade man dessutom en reslängdstaxa på perifera busslinjer och i alla städer periodkort av olika slag.

ENMANSBETJÄNING

I syfte att försöka pressa ned personalkostnaderna går man över till enmansdrift i stor omfattning, dock endast på bussar och trådbussar. Föraren säljer dock inga kontantresor utan endast små biljetthäften med biljetter, vilket sker under uppehållet vid hållplatserna. I övrigt är det vid enmansdrift självbetjäning och passagerarna får själva betala och riva till sig biljetten under viss kontroll av de övriga passagerarna samt naturligtvis även uniformerade och civila kontrollörer, i Moskva sammanlagt 3 000.

Det kan nämnas att man i Moskva beslutat anskaffa några 2-våningsbussar på prov. Genom övergång till 2-våningsbussar avser man att utnyttja gatuutrymmet bättre. Även på metron inför man en viss rationalisering av såväl trafik som underhåll för att spara personal. Som ett led i detta har nyligen ett automatiskt spärrsystem införts och personalen i biljetthallarna har därigenom kunnat reduceras till 1 person som övervakar spärrlinjen samt viss personal som säljer biljetthäften och periodkort samt växlar till 5-kopekstycken. För sistnämnda funktion experimenterar man även med myntväxlingsapparater såväl i Moskva som Leningrad.

AUTOMATISERING

Man provar också automatisk tågdrift och har genomfört prov med automatisk vändning av tåg vid en ändstation. Beträffande den automatiska tågdriften har man på ringlinjen i Moskva två tåg igång som kör med passagerare men fortfarande bemannade med såväl förare som tågvakt, varvid den senare liksom överallt på tunnelbanorna sitter framme hos föraren. Medan Moskva provar ett system för automatisk drift som något avviker från det som vi provar här i Stockholm, tycks man i Leningrad vilja gå fram med ungefär samma system som hos oss. I båda fallen har man kommit fram till att signalbeskeden måste överföras till tågen på liknande sätt som vi har gjort med vårt hyttsignalsystem.

EXAKT TRAFIKERING

Trafikeringen är mycket exakt såväl på de olika tunnelbanorna som på yttrafiklinjerna. Det senare naturligtvis i hög grad beroende på att framkomligheten på gatorna fortfarande är praktiskt taget obehindrad bortsett från de signalregleringar som finns. Man lägger emellertid även ned mycket arbete på själva trafikövervakningen och har således på såväl metrolinjer som ytlinjer ofta en s. k. dispatcher vid varje linjes ändpunkt där ankomst- och avgångstiderna noga kontrolleras. Bl. a. såg vi hur trafikpersonalen i Kiev måste tidsstämpla vid ankomsten till ändstationen, där den vakthavande också gav besked om eventuellt ändrade avgångstider. Från detta kontor hade man också högtalarförbindelse med olika punkter längs linjen för att ge allmänheten besked om eventuella förseningar.

För allmänheten finns inga tidtabeller uppsatta varken på metrostationerna eller på yttrafikens hållplatser. Skyltningen var över huvud taget relativt blygsam och kunde kanske också vara det eftersom praktiskt taget ingen som helst konkurrens föreligger i form av privat reklam.

INGEN NATTRAFIK

Trafiktiden på tunnelbanorna var mellan 5.30 och 00.30. Man hade tidigare haft trafik på metron till kl. 1 men funnit den sista halvtimmen alltför oräntabel. Den rullande materielen för samtliga tunnelbanor tillverkas i en fabrik utanför Moskva, medan yttrafikvagnarna tillverkas på olika håll, ibland när det gäller spårvagnar på egna verkstäder och i vissa fall i t. ex. Tjeckoslovakien och även i Riga. Tunnelbanevagnarna rymmer 250 passagerare varav endast 44 sittande på långbänkar och för de nya vagnarna i Moskva avsåg man att med 19 meters vagnlängd komma ner till 30 tons tomvagnsvikt. Man avsåg att dessa nya vagnar skulle få en maximihastighet av 90 km/tim. och en acceleration och retardation av 1,3 m/sek — sistnämnda förslag var man dock på trafikhåll en aning tveksam om.

Ja detta var i all hast några axplock ur det studiematerial som delegationen fick med sig från en lyckad, värdefull och högst intressant resa i österled.