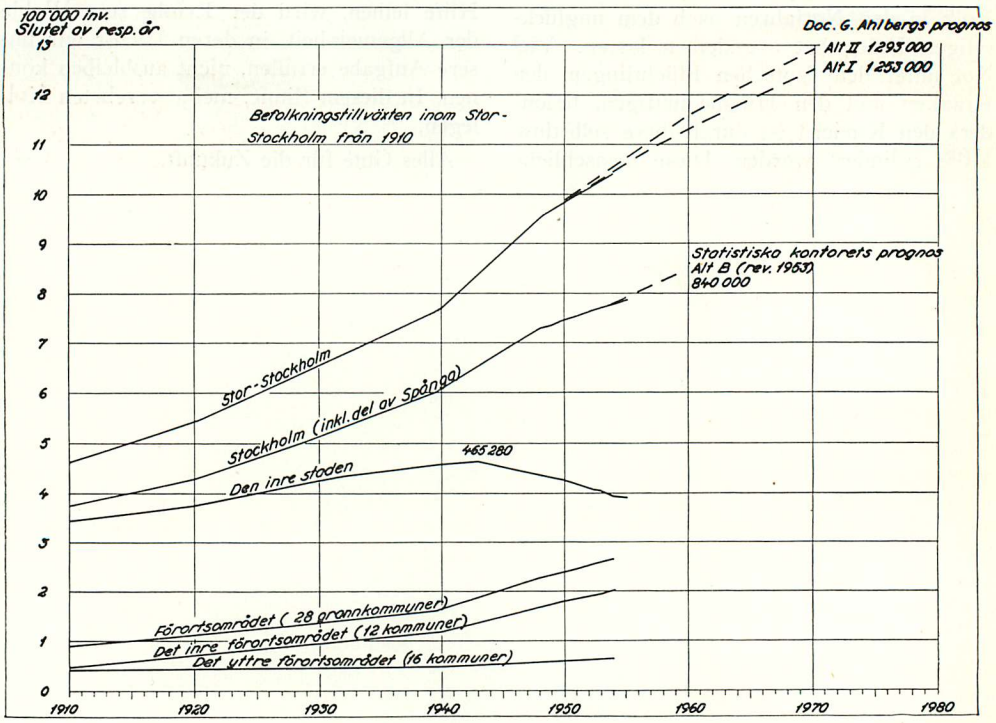
Den kollektiva trafiken i Stockholm

Av direktör HANS VON HELAND, *Stockholm*

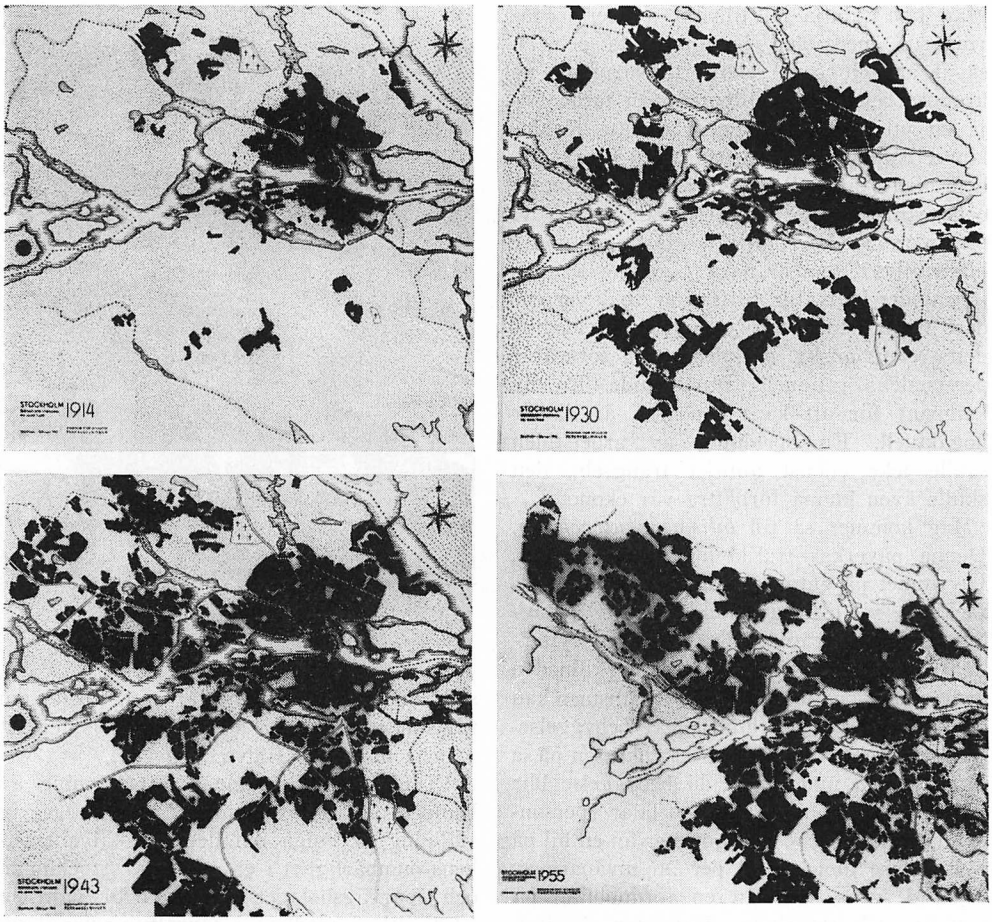
Stockholm är en vacker stad, säger utlänningarna. Den är ryslig, säger många svenskar. Stockholm är bullersamt, bråkigt och jäktigt och sedan dessa besvärliga, tröttsamma resor, som man tvingas till, om man vill komma någon vart i staden. Att Stockholm är säte för landets centrala administration gör, att den betraktas som byråkratisk och dess invånare som malliga. Trots all denna kritik och avoghet flyttar dock 15—20 000 svenskar varje år till Stockholm för att själva bli hektiska och byråkratiska stockholmare. Att denna stora inflyttning till Stor-Stockholm förorsakar svårigheter för staden är självklart. Man hinner inte med att ordna det så bra, som man skulle önska. Att vara med och sköta stadsmaskineriet är en fascinerande om också svår uppgift och i Stockholms fall ökas svårigheterna av, att staden breder ut sig över ett skogigt, kuperat och av vattenspeglar splittrat landskap, som ger snäva förutsättningar för bebyggelse och trafik.

Den stora inflyttningens mest märkbara följd är den rådande bostadsbristen, som lett till att Stockholms stads markresurser snabbt håller på att förbrukas. Storstadsområdet står därför inför en ny fas i sin utveckling, ty nu måste områdena utanför stadsgränsen systematiskt börja exploateras i en helt annan skala än hittills.

Vid sekelskiftet bodde hela befolkningen, ca 300 000, innanför tullarna, och ännu för några år sedan bodde i stenstaden hu-



Befolknjngstillväxten inom Stockholm från 1910.



Bebyggelsens utbredning i Stockholm.

vuddelen av befolkningen, ca 450 000 invånare. I dag uppgår Stor-Stockholms folkmängd till ca 1 100 000 invånare, och därav bor i innerstaden numera endast 390 000 invånare, föga mer än en tredjedel, en intressant och belysande siffra. Samtidigt med denna utflyttning från innerstaden har dess betydelse som arbetscentrum och resmål ständigt ökats. En direkt följd av denna *strukturförändring hos bebyggelsen* leder till att invånarna får ökade resvägar. På innerstadslinjerna har medelreslängden varit konstant 2,4 km från år 1948 till år 1953. För ytterstadslinjerna har däremot medelreslängden ökat mellan dessa år från 4,2 till 4,7 km eller med 12 % på fem år. Då spårvägsbolaget av taxepolitiska skäl ej tar ut de avgifter, som svarar mot de väsentligt ökade reslängderna, har denna bebyggelseutveckling bidragit till vårt stora underskott.

Av särskild betydelse för förståelsen av lokaltrafiken är utvecklingen av hög- och lågtrafiken. Trafikbehovets variationer sammanhänger med den årliga och dagliga rytm, som ger ramen för vårt liv, växlingen mellan årstiderna och mellan arbete och vila, och dessa orsaker kan inte rubbas. Jag skall inte gå in på en analys av trafikbehovskurvorna. Jag nöjer mig med att påpeka, att tendensen för lokaltrafikens del är mera utpräglad i stora än i små städer, och att vissa företeelser i *yrkesstrukturen* synes leda mot en skärpning av detta förhållande.

Man kan skönja en tillväxt av servicenäringarna med ökat kontorsarbete och en såväl absolut som relativ tillbakagång av kroppsarbetet. Med automationen torde följa en ytterligare skärpning i detta förhållande. Automationen befriar från fysiskt arbete men skapar ökat behov av organisation och teknisk planering. I Stockholm har vi för närvarande en trafikbelastning under högtrafiktid, som är nära 5 gånger så stor som under lågtrafik. Siffran år 1942 var endast något större än 3. Som känt medför detta ekonomiska nackdelar och försvårar personalens rationella utnyttjande. En ny kampanj för att kapa topparna är därför högaktuell. En spridning av arbetstiden skulle icke endast minska trängseln, den skulle även kunna förbättra vår ekonomi.

Jag kommer så till *bilismens utveckling*. Denna påverkar trafikbilden på flera sätt. Utrymmet på gatorna håller på att bli otillräckligt, vi förlorar kunder, mest påtagligt under lågtrafik, vilket i sin tur ytterligare skärper den redan påtalade skillnaden mellan hög- och lågtrafikbehov. Bilismen kan också medföra en förändring av bebyggelsestrukturen och därmed trafikstrukturen på så sätt, att en mera utspridd bebyggelse blir möjlig. Stockholm har 80 000 bilar (person- och lastbilar), d. v. s. något mer än en bil på 8 invånare mot en bil per 20 invånare år 1950, d. v. s. mer än en fördubbling på fem år, och stegringen fortsätter alltjämt.

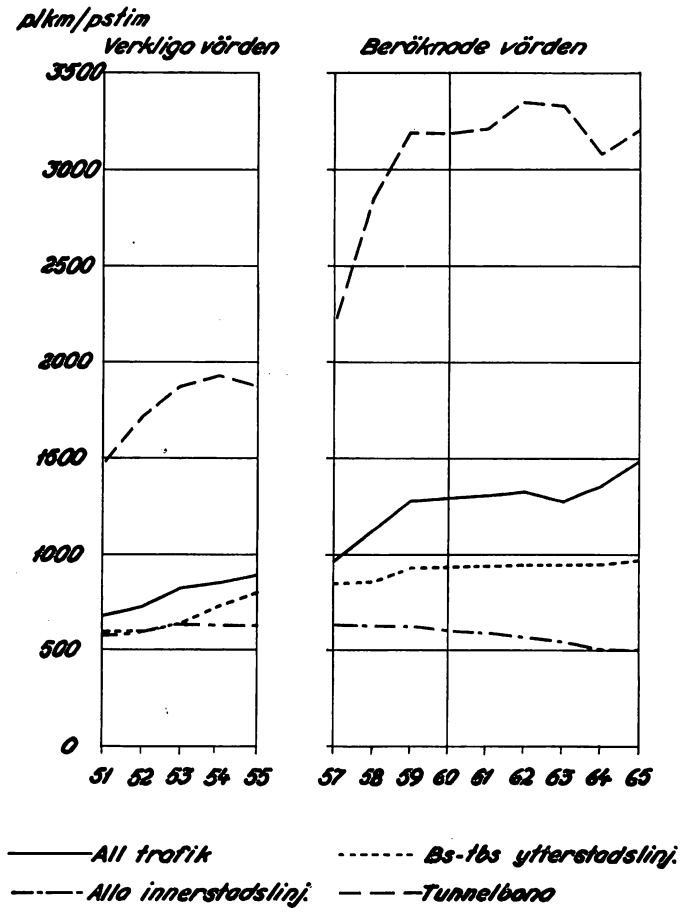
På vissa av våra stråk är framkomstmöjligheterna för bussar och spårvagnar i dag synnerligen dåliga och detta gäller såväl hög- som lågtrafiktid. Direktör Nielsen i Köpenhamn har ägnat ingående studier åt denna fråga och jag vill inte ta upp tiden med att skildra de olika konsekvenserna, bl. a. den ökade trafikkostnaden på grund av minskad hastighet. I Stockholm med sitt ålderdomliga och trånga gatunät tillspetsas läget av de nödvändiga varutransporterna, som skall samsas med annan biluppställning. Vi ser dagligen att gatorna på vissa punkter blir nästan blockerade, och det är tyvärr så, att vi därigenom inte kan bedriva den service, som vi skulle vilja. Jag vill dock inte heller fördölja, att *övervakningen* av trafik- och parkeringsreglerna inte är vad den borde vara. Detta ursäktar givetvis inte den *illojalitet* och oförståelse,

Trafikbild från Stockholmsgata.

som många bilister tyvärr visar och som till slut på ett eller annat sätt kommer att vändas mot dem själva.

Vi får också på annat sätt känning av kampen om trafikutrymmet. Alla i ansvarig ställning är eniga om den kollektiva trafikens oumbärlighet i en stad som Stockholm, och spårvägsbolaget borde därför vara en högt älskad medlem i förvaltningsfamiljen. Ordspråket säger emellertid: »Den man älskar den agar man», och på annat sätt vill vi inte tolka de nya påbuden om *indragning av vissa buss- och spårvägshållplatser*. Trängseln på gatorna är orsaken till denna försämring för våra trafikanter, och kanske vill man med dessa påbud tala om för oss, att yttrafikmedlens saga är all, och vi nu måste lämna ytan till bilarna och själva gå under jorden?

Om jag nu skulle våga spå något för framtiden skulle jag vilja säga så här: Folkmängden kommer att fortsätta att växa, och behovet av mark för bebyggelse kommer att tillgodoses på allt längre avstånd från staden. Till detta kommer även bilismen att bidraga. Vi kanske mot slutet av detta sekel har 1,5 à 2 milj. invånare i storstadsregionen och redan inom ett decennium en biltäthet av amerikanska mått. Sam-



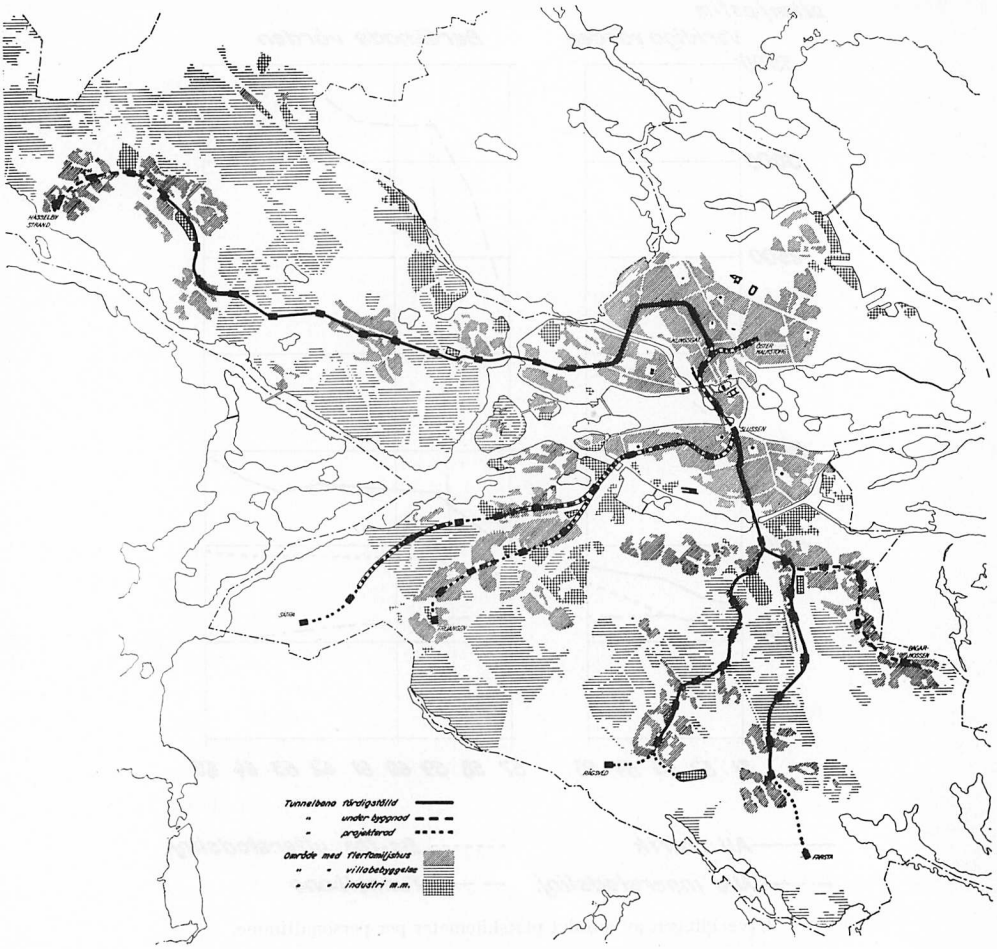
Utvecklingen av antalet platskilometer per personaltimme.

tidigt kommer servicenäringarna och den administrativa verksamheten, kort sagt cityverksamheten, att kraftigt tillväxa. Behovet av dagliga, långa förflyttningar blir allt större och kravet på framförallt snabbhet mera påträngande. Eftersom det är orimligt att ta in alla bilarna till centrum kommer parkeringsplatser att anordnas i innerstadens periferi eller ännu längre ut och där kommer man att byta från bil till tunnelbana. Ända tills en sådan ordning uppnås att innerstadens hela parkering blir avgiftsbelagd och noga övervakad måste vi emellertid bereda oss på ständigt ökade bekymmer för yttrafiken.

En utomordentligt viktig fråga i den kommande utvecklingen är hur Stockholmsregionens trafiksystem skall bringas att samverka. Redan i dag föreligger åtskilliga önskemål från allmänhetens sida om taxesamband vid resor med skilda trafikföretags färdmedel, och med tanke på att bostadsbebyggelsen snart nog måste spränga de administrativa gränserna ligger en samordning så att säga i luften. Man måste emellertid ha klart för sig, att problemet är mycket invecklat och bjuder på många problem av politisk, administrativ, ekonomisk och teknisk art. Trots detta måste man sträva efter en samordning i någon form — det kommer att bli allmänhetens krav att så sker.

Hittills har jag huvudsakligen talat om de problem, som möter spårvägsbolaget på den så att säga *yttre fronten* och som har samband med samhällsutvecklingen över huvud.

Jag vill nu i korthet betrakta den *inre*



Stockholms tunnelbanesystem.

fronten för att se vilka frågor, som här upptaga intresset.

Först några få data som belyser företagets omfattning. På ett par undantag när bedriver spårvägsbolaget trafik endast inom Stockholms stads gräns. Av trafikslagen dominerar spårvägstrafiken helt och transporterar 115 milj. av totalt 250 milj. trafikanter per år eller nära hälften. De övriga trafikslagen buss, trådbuss, tunnelbana har sen ungefär samma storleksordning, mellan 40 och 50 milj. trafikanter var. Ifråga om linjelängden har spårvägarna 120 km, bussarna 215, trådbussarna ca 60 och tunnelbanan ännu så länge endast 30 km. Vi har 700 spårvagnar, 550 bussar, 180 trådbussar och 270 tunnelvagnar. En verkstad svarar för bussunderhållet, en annan för den spårbundna materielen, och för garagering har vi sammanlagt 8 hallar, varav 6 moderna och 2 äldre. Ytterligare en hall är i vardande för tunnelbanevagnar. Tunnelbanevagnarna utgör en del av en total leverans på 450 vagnar och för närvarande pågår en leverans av 200 dieselbussar främst avsedda för innerstadstrafik. Bolagets personal uppgår till 7 500 man. Detta är alltså i mycket grova drag den trafikapparat vi nu har till förfogande.

Jag har förut skildrat huvudorsakerna till de stegrade kostnaderna. Bolaget kan självt ej nämnvärt påverka dessa faktorer men söker i stället genom *rationaliserings-*

åtgärder på den inre fronten åtminstone dämpa kostnadsstegringen i någon mån.

Den viktigaste rationaliseringen är utan tvivel *tunnelbanesystemets utbyggnad.* Detta arbete har självfallet betydelse långt utanför bolagets rent driftmässiga synvinkel men innebär också en mycket hög grad av rationalisering. Bilden belyser rätt väl hur personalutnyttjandet förbättrats genom tunnelbanedriften. På tunnelbanan får man ut nära 2 000 presterade platskilometer per personaltimme, medan motsvarande prestation för övriga trafikslag ligger mellan 500 och 1 000 platskilometer per personaltimme. Man bör observera, att detta gäller redan vid nuvarande relativt begränsade tunnelbanetrafik och att således även en ej fullt utnyttjad tunnelbana kan vara motiverad av trafikekonomiska skäl. I framtiden blir tunnelbanans förtjänster än mer uppenbara, så att man får ut över 3 000 platskilometer per personaltimme.

En annan rationaliseringsåtgärd är *enmansdriftens införande,* varom vi säkerligen får höra intressanta erfarenheter i morgon. Jag nöjer mig därför här med att förutsäga, att vi rätt snart kommer att ha en stor del av vår yttrafik enmansbetjänad liksom i USA.

Självfallet pågår också en ständig strävan att genom smidig trafikanpassning och förbättrad trafikövervakning bl. a. med radiobilar hushålla med personal och rullande materiel inom ramen för vad som kan anses vara en skälig standard från allmänhetens sida.

Denna rationalisering på trafiksidan motsvaras av rationalisering av bandriften, verkstadsdriften och det löpande vagnunderhållet.

Man får emellertid inte vänta sig några underverk; den verkligt stora rationaliseringen är och förblir tunnelbanesystemets utbyggnad.

Om inte något oförutsett inträffar skall de södra och västra tunnelbanorna inom två år vara förenade med varandra i den tunnel, som Stockholms gatukontor nu med stor möda och skicklighet bygger genom citykärnan. Därvid uppnås framförallt en av allmänheten länge efterlängtad trafikförbättring men som sagt även en rationalisering av driften, som även kan ta sig uttryck i ökade resurser för andra trafikuppgifter. Man får samtidigt också en avlastning av ytnätet med linjeförändringar som följd. Tar vi ett hopp ytterligare några år framåt i tiden kommer vi — hoppas jag — även att ha en tunnelbana, som från ytterområdena i sydväst leder till och genom cityområdet. Härigenom har en situation uppkommit som kan möjliggöra spårvägstrafikens definitiva nedläggande.

Spårvagnarna anses som mera hindersamma i trafiken än bussarna, spårvägsanläggningarna binder på ett helt annat sätt gatutrafiken. Bussen är också ett smidigare och mera anpassningsbart trafikmedel, som lättare kan skiftas över på nya linjer och prövas i olika driftformer, såsom expresstrafik.

Spårvagnen är å andra sidan mera kapacitetsstark än bussen och även mera ekonomisk så länge som de större svårvagnsenheterna kan fullt utnyttjas. Som jag nyss nämnt kommer emellertid tunnelbanorna att överta betydande trafikuppgifter, och underlaget för spårvägstrafiken blir då sådant, att man där för att hålla rimlig turlista måste köra med mindre enheter, ensamgående vagnar i stället för som i dag spårvägståg. Skillnaden i driftkostnader mellan spårvägstrafik och busstrafik blir då relativt liten. Om man dessutom räknar med att man i bussdrift kan använda enmansdrift i större omfattning än i spårvägsdrift, så blir skillnaderna så små, att det ej finns något ekonomiskt skäl för att bibehålla spårvägsdriften. Förutsättningarna för en sådan omläggning kommer dock som sagt inte att vara goda förrän den andra tunnelbanan tagits i bruk, vilket vi hoppas skall ske i mitten av 1960-talet.

Jag tror alltså att utvecklingen kommer att leda till, att vi relativt snart kommer att avveckla spårvägsdriften. Vi kommer därefter att ha endast två trafikslag, tunnelbanor och dieselbussar.

Framtidens trafiksystem i Stockholm ser jag alltså som en kombination av tunnelbanor — kanske ytterligare en efter den sydvästra — och bussbetjänade yttertrafiklinjer samt med lämpliga anknytningsformer för privatbilar. Trafiklösningen måste också sökas i tecknet av samarbete mellan olika företag och kommuner.