

## Nr 211.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om utredning av förutsättningarna för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms administrativa område m. m.*

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herr *Helén* och fröken *Vinge* väckt motion (II: 511) har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller dels om tillsättandet av en utredningsman med uppdrag att utröna förutsättningarna för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms administrativa område, dels om upptagande till ny prövning av dyrortsgraderingen av de Stockholm omgivande tätorterna.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

Av den utredning som arbetsmarknadsstyrelsens, överstyrelsens för yrkesutbildning och skolöverstyrelsens samarbetsnämnd har gjort i syfte att belysa de stora årskullarnas problem framgår att inom tätortsdelen av Stockholms län, regionen runt Stockholms stads administrativa område, befolkningsökningen — i vad undersökningen avser — kommer att bli 69 procent av nuvarande siffror medan motsvarande ökning inom Stockholms stad beräknas till 6 procent. En tyngdpunktsförskjutning av befolkningen pågår redan nu. Utflyttningen från Stockholms centrala delar tar därvid icke hänsyn till administrativa gränser som av många människor icke uppfattas som reella utan enbart historiskt betingade skiljelinjer. De konsekvenser som befolkningsrörelsen i sinom tid kan få för den administrativa indelningen av detta landets befolkningscentrum skall dock inte här tas upp till diskussion.

Vi vill i stället belysa de svårigheter, som befolkningen i de snabbt växande tätorterna i Stockholms län har att kämpa med. Kommunikationssystemets centrering i Stockholm har förhållandevis tidigt skapat drägliga resevillkor för dem som bor vid de norra och västra stambanorna. Även här har dock trafikbehovet ökat i långt snabbare takt än resemöjligheterna, och framför allt har anpassningen till de enkelriktade trafiktopparna med resor mot staden på morgonen och från staden på kvällarna blivit bristfällig. På roslags- och västeråsbanorna är befolkningens otillfredsställda önskemål ännu större. Statens järnvägar måste grundligare än hittills skett undersöka resenärernas faktiska behov och anpassa tidtabeller, tågtäthet och insättandet av direktgående tåg till de framkomna önskemålen.

Ännu allvarigare är emellertid bristen på kommunikationer som följer cirkelbågar runt Stockholm. Stora tätorter — med befolkning i samma storleksordning som ordinära svenska landsortsstäder — som Huddinge, Nacka, Lidingö, Stocksund, Danderyd, Täby, Sollentuna och Solna-Sundbyberg saknar (med visst undantag för de båda sistnämnda som i stor utsträckning utgör en bebyggelseenhet) inbördes kommunikationer. Detta verkar på

många sätt hämmande. Statliga och enskilda institutioner, som med hänsyn till områdets folktäthet med fördel skulle kunna placeras i denna ytterkedja av tätorter, placeras nu regelmässigt inom Stockholms stads administrativa område. Då det skulle vara till stor skada, om dessa städer och samhällen upphörde att betrakta sig själva som levande och utvecklingsbara enheter, måste denna av kommunikationsskäl framtvingade centrering till Stockholms stad brytas.

Tills vidare får man nöja sig med att statliga institutioner, som utan olägenhet kan placeras likaväl i tätortsdelen av Stockholms län som inom Stockholms stad, i rimlig omfattning kommer länet till godo. Ett aktuellt exempel är den inom skolöverstyrelsen föreslagna försöksskolan för att utvärdera vissa organisationsproblem inom enhetsskolan. Enligt utredningen kan denna skola alternativt placeras i Solna eller Stockholm. Med hänsyn till att Stockholms stad har mycket ringa intresse av denna statliga försöksskola, medan den för Solna skulle innebära ett värdefullt tillskott till skolorganisationen i staden, anser vi det orimligt att Kungl. Maj:t vid sina fortsatta överväganden i denna fråga kan undvika att placera den i Solna, vilket av pedagogiska, res tekniska och administrativa skäl — som utredningen redan påpekat — erbjuder ett fullvärdigt alternativ.

På något längre sikt måste dock förutsättningarna för en spridning av liknande institutioner men framför allt centrala inrättningar för näringslivets organisationer, riksskolor av icke-statlig natur och affärsdrivande företag inom skilda områden förbättras genom att rimliga valmöjligheter ges. Kommunikationer av ringlinjenatur i stor skala är därvid oundvikliga. Huruvida de skall åstadkommas med hjälp av hängbana, busslinjer eller s. k. Alwegbana är en fråga, som måste bli föremål för de mest ingående överväganden. Hela problemet måste även ses i samband med de beslut som kan komma att fattas beträffande förläggningen av Stockholms storflygplats. Svåra ekonomiska misstag skulle kunna begås såvida inte i god tid planeringen av dessa två projekt samordnades.

De förarbeten som inom det s. k. regionplanesamarbetet redan bedrivits har ännu visat mycket begränsade resultat. Det torde också vara så, att så länge de av detta samarbete berörda kommunerna har anledning att dra i tvivelsmål statens beredvillighet att lösa de frågor som uppkommit genom den av staten sanktionerade befolkningskoncentrationen i och kring landets huvudstad, kommer fakten i samarbetet och den framtida planeringen att bli låg.

Vi förutsätter icke att här berörda trafikproblem nödvändigt skall lösas genom att statens järnvägar bygger och driver en ringlinje av föreslagen art. Det torde tvärtom vara riktigare att statens järnvägar koncentrerar sin uppmärksamhet på att förbättra kommunikationerna på det redan befintliga järnvägsnätet och att privata finansärer får möjlighet att projektera de nya förbindelserna. En förutsättning för att sådana skall visa intresse för dessa gigantiska investeringsprojekt är emellertid att staten bidrar till att lösa de kostnadskrävande brobyggnads- och tunnelprojekt som torde bli erforderliga. Utfästelser av denna art kan givetvis endast göras sedan statsmakterna noga undersökt konsekvenserna av sådana åtaganden. Vi föreslår därför tillsättandet av en utredningsman som under medverkan av erforderlig expertis från de berörda kommunernas sida söker utvärdera möjligheterna av en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms stads administrativa område. I uppdraget bör också ingå en sondering av möjligheterna att finna privata finansärer för linjens upprättande.

På längre sikt kommer en radikal förändring av kommunikationsmöjligheterna för de berörda befolkningsgrupperna möjligen att skapa ett ytter-

område av annan natur än Stockholms innerstad. Intill dess måste man emellertid vara medveten om att huvuddelen av befolkningen i de nämnda tätorterna för större inköp och många över huvud taget för sin försörjning är beroende av de möjligheter som innerstaden erbjuder. Därför måste man i dag betrakta Storstockholm som ett sammanhängande befolkningsområde ur ekonomisk synpunkt. Detta har icke fullt ut beaktats vid den senast företagna förändringen i gällande dyrortssystem. Den kritik som då riktades mot den ganska godtyckliga uppspaltningen av tätortsdelen av Stockholms län på dyrortsgrupperna 5, 4 och 3 har sedan dess fått allt bärkraftigare underlag. Det framstår exempelvis i dag som en oförklarlig orättvisa att Huddinge- och Järfälla-områdena respektive Vallentuna och Täby nedgraderats i förhållande till närmast intilliggande orter. Vi yrkar på att frågan om storstockholmsområdets dyrortsgradering tas upp till fullständig omprövning med sikte på att en enhetlig princip tillämpas för Stockholm och kringliggande orter, även i den s. k. ytterrajongen.

Över motionen ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län samt Stor-Stockholms trafikutredning.

*Järnvägsstyrelsen* framhåller att frågan om behovet av och förutsättningarna för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms administrativa område intimt sammanhänger med stads- och regionplaneringen inom storstockholmsområdet och utgör ett problemkomplex, vars behandling närmast torde ankomma på Stor-Stockholms trafikutredning, som består av representanter för såväl kommuner som för trafikföretag och trafikanter. Styrelsen anser sig därför sakna anledning att ingå på detsamma och inskränker sig till att instämma i motionärernas uttalande, att anläggningen och driften av den föreslagna ringlinjen icke bör vara någon statens järnvägars uppgift. Styrelsen tillägger att erfarenheterna av den av statens järnvägar bedrivna tvärgående busstrafiken Sundbyberg—Solna—Stocksund ifråga om resandefrekvens ej varit tillfredsställande som helhet betraktad närmast beroende på låg resandefrekvens på vissa av opinionen krävda turer.

Styrelsen anför därefter beträffande de av motionärerna berörda problemen inom den nu befintliga förortstrafiken med järnväg följande.

Motionärerna anföra sålunda, att drägliga resevillkor förhållandevis tidigt skapats för dem som bo vid norra och västra stambanorna, men att anpassningen till de enkelriktade trafiktopparna blivit bristfällig, och att statens järnvägar grundligare än hittills skett måste undersöka resenärernas faktiska behov och anpassa tidtabeller, tågtäthet och insättandet av direktgående tåg till de framkomna önskemålen.

Helt allmänt gäller om förortstrafik, och särskilt om den av motionärerna speciellt apostroferade rusningstrafiken, att den är kostnadskrävande och icke giver inkomster, som stå i rimlig proportion till kostnaderna. Alldeles särskilt gäller detta stockholmsområdet, där förortstrafiken nödvändiggör omfattande anläggningsarbeten m m, varför högre avgifter kunna anses motiverade för denna förortstrafik än för järnvägens persontrafik i övrigt.

Vad lokaltågtidtabellens anpassning till trafikantönskemålen beträffar får styrelsen framhålla, att bangårdsförhållandena — plattform- och upp-

ställningsutrymmen — vid och i anslutning till Stockholms centralstation i stor utsträckning varit bestämmande för lokaltågplanens utformning. Förhållandena härvidlag kunna väntas bli betydligt bättre efter den nu pågående ombyggnaden av centralbangården, varigenom dessutom övergripande trafik — genomgående pendeltrafik norr och söder om Stockholm — blir möjlig. Nuvarande dubbelspår äro emellertid otillräckliga för att medgiva tätare trafik vid rusningstid, som sammanfaller med ankomst- och avgångstider för fjärrgående tåg för såväl person- och posttrafik som godstrafik. Utredningar pågå även om anordnande av ytterligare ett dubbelspår på vissa särskilt hårt ansträngda delsträckor.

Även vissa andra förbättringar, som kunna underlätta tågplanens anpassning till förortstrafikens krav, förberedas och torde komma till utförande efterhand. Så t. ex. har styrelsen övervägt att anskaffa särskilda motorvagnståg, avsedda att insättas i förortstrafiken till och från Stockholm och bättre lämpade för dessa uppgifter än de nuvarande loktågen.

För lokaltrafiken på de nordvästra förorterna är det även angeläget, att dubbelspåret till Spånga bygges ut vidare mot nordväst. I anslagsäskande för budgetåret 1956/57 har styrelsen härom anfört, att det med hänsyn till behovet vore önskvärt att nu få påbörja anläggning av dubbelspår på linjen Spånga—Kungsängen, varom styrelsen redan i sin petitaskrivelse den 28 september 1951 framställt begäran, men att styrelsen med hänsyn till nu aktuella önskemål om investeringsbegränsning icke ansett sig böra föreslå medel till påbörjande av detta arbete.

Med det anförda har styrelsen endast velat påvisa, att lokaltrafikens önskemål i vad avser den här senast berörda radiella trafikriktningen i möjligaste mån komma att tillgodoses, såvitt den knappa investeringsramen och hänsynen till andra angelägna investeringsobjekt tillåta, att föreliggande planer realiseraras.

I den andra av de i motionen behandlade frågorna, upptagande till ny prövning av storstockholmsområdets dyrortsgradering, har styrelsen inte gjort något uttalande.

*Länsstyrelsen i Stockholms län*, som avstyrker att en särskild utredningsman tillsättes, framhåller att den berörda trafikfrågan är av typisk regionplanenatur, varför dess behandling i första hand hör hemma i Stockholms-traktens regionplaneförbund. Länsstyrelsen föreslår därför att motionen i denna del överlämnas till regionplanenämnden för vidare överväganden.

Vad motionen innehåller i fråga om ny prövning av dyrortsgraderingen av de Stockholm omgivande tätorterna — vilken i och för sig förefaller länsstyrelsen erforderlig — anses inte böra föranleda någon åtgärd, sedan särskild utredningsman erhållit uppdrag att utreda frågan.

*Stor-Stockholms trafikutredning* framhåller inledningsvis att grundvalen för den pågående starka befolkningsutvecklingen inom stockholmsregionen naturligen varit den till Stockholms ekonomiska liv knutna, starkt attraktiva arbetsmarknaden. Invånarna i de yttre områdena, innanför och utanför stadens administrativa gränser, ha i väsentlig utsträckning haft sina arbetsplatser i regionens centrum. Det vore därför naturligt, att bosättningen orienterats med stöd av befintliga och nytillkommande radiella trafikmedel, främst järnvägarna. Att förorternas kollektiva trafiksystem uppbyggts efter

ett radiellt schema, inriktat på förbindelserna mellan ytterområdena och centrum, vore således betingat av de dominerande trafikbehoven mellan bostad och arbetsplats.

Utredningen framhåller i anslutning härtill följande.

Storstadsbygdens här angivna struktur, den för stockholmsregionen karakteristiska differentieringen mellan bostads- och arbetsområden, medför emellertid åtskilliga olägenheter, främst genom den starka belastningen av trafikapparaten med koncentrerade, i takt med arbetslivets rytm pulserande trafikströmmar. Trafikleder och kommunikationsmedel måste dimensioneras med hänsyn härtill och ställa följaktligen betydande investeringsanspråk. Såväl från Stockholms som förorternas sida söker man motverka denna utveckling genom att skapa förutsättningar för en decentralisation, så långt en sådan är möjlig av arbetslivet inom regionen. I generalplaner och stadsplaner söker kommunerna lägga till rätta för en industrilokalisering till ytterområdena, varmed en bättre balans mellan bostad och arbetsplats, en mera harmonisk samhällsutveckling kunde ernås. En sådan omfördelning av arbetsplatserna är, inte minst ur den kollektiva trafikens synpunkt önskvärd och bör på allt sätt befrämjas av statsmakterna genom byggnadstillstånd för industriella behov o. d. Därest den planerade decentralisationen av arbetslivet icke kan genomföras kommer trafikens ensidigt radiella struktur att ytterligare förstärkas och de trafikbehov, för vilka den remitterade motionen gjort sig till förespråkare, komma att liksom hittills endast spela en helt underordnad roll.

Utredningen understryker att, såsom motionärerna framhållit, behov av vissa interna trafikförbindelser uppstått, sedan de olika förorterna utbyggts och vuxit, såväl inom respektive förorter som mellan desamma. Sådana trafikbehov ha emellertid hittills visat sig vara av ringa omfattning såväl absolut taget som relativt i förhållande till behovet av förbindelser med innerstaden. Under senare år har nämligen i flera fall trafiklinjer inrättats mellan olika förortsområden, men trafikfrekvensen har varit låg och det ekonomiska utfallet som följd härav otillfredsställande.

Som exempel härpå redogör utredningen i korthet för de försök som gjorts med inrättande av busslinjer mellan Hammarby industriområde och Liljeholmen, Vallentuna och Upplands-Väsby, Huddinge centrum och kommunens östra delar samt Sundbyberg—Solna—Stocksund.

I samtliga redovisade fall, där icke-radiella busslinjer anordnats — i regel efter framställningar från allmänheten under förmenande av ett stort behov av dylika linjer — hade utnyttjningen varit otillräcklig och driften ur ekonomisk synpunkt starkt förlustbringande, trots glesa turer, små enheter och driftsbesparande enmansbetjäning av bussarna. Erfarenheterna hittills manade sålunda till försiktighet vid bedömningen av tvärgående trafikbehov i förorterna.

När icke ens busstrafik visat sig vara lönsam i den sålunda oförmådda trafiken, vore självfallet behovet av tvärgående förbindelser i förortsområdena icke av sådan storleksordning, att motiv funnes för investeringar i dyrbara och kapacitetsstarka anläggningar som tunnelbana, järnväg, ALWEG-bana el. dyl.

Alla tillgängliga tekniska och ekonomiska resurser måste i stället, enligt utredningen, först och främst inriktas på att färdigställa de beslutade utbyggnaderna för tunnelbanorna och SJ:s genomgående lokaltågssystem på sträckorna Upplands-Väsby—Södertälje och Kungsängen—Huddinge (ev. Flemingsberg). Tillkomsten av dessa nya och snabba spårtrafiksystem skulle också kunna underlätta förbindelserna mellan förorterna inbördes, varvid den längre resvägen kunde kompenseras genom kortare restid. I vissa fall komme dessutom de till dessa nät framdeles anslutande busslinjerna att ges en sådan sträckning, att tvärgående förbindelser skapas mellan olika intill varandra liggande förorter.

På längre sikt skulle också utbyggnaden av vissa planerade vägförbindelser inom Stor-Stockholm, som t. ex. Essingeleden och Österleden, möjliggöra inrättande av busslinjer mellan olika samhällen kring Stockholm.

Trafikutredningen uttalar slutligen som sin uppfattning *dels* att en utveckling av näringslivet i stockholmstrakten i riktning mot en decentralisering av arbetsplatserna är i hög grad önskvärd, *dels ock* att någon särskild utredning icke erfordras för att utröna förutsättningarna för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholm. De behov, som uppkomme i detta avseende och rimligen kunde tillgodoses, beaktas nämligen i den pågående planeringen av det kollektiva trafiksystemet i Stor-Stockholmsområdet och även av trafikföretagen själva.

*Utskottet.* Såsom i de över förevarande motion avgivna remissyttrandena erinrats sammanhänger frågan om behovet av och förutsättningarna för en tättrafikerad ringlinje utanför Stockholms administrativa område intimt med stads- och regionplaneringen inom storstockholmsområdet, varför dess behandling i första hand synes ankomma på Stor-Stockholms trafikutredning och Stockholmstraktens regionplaneförbund. Förenämnda trafikutredning, som består av representanter för såväl vederbörande kommuner som för trafikföretag och trafikanter, har för sin del uttalat, att någon särskild utredning i frågan icke erfordras, då de behov som uppkomma i de av motionärerna angivna avseendena — i den mån de rimligen kunna tillgodoses — redan beaktas i den pågående planeringen av det kollektiva trafiksystemet i storstockholmsområdet och även av trafikföretagen själva. Med hänsyn härtill och vad i övrigt i remissyttrandena anförts kan icke heller utskottet finna det motiverat, att för ändamålet en särskild utredningsman tillsättes. Utskottet förutsätter dock, att hithörande frågor ägnas fortlöpande uppmärksamhet inom förenämnda utrednings- och planeringsorgan.

Vad beträffar frågan om upptagande till ny prövning av dyrortsgraderingen av de Stockholm omgivande tätorterna vill utskottet erinra om att sedan här ifrågavarande motion väckts, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 10 februari 1956, en särskild utredningsman tillkallats med uppdrag att bl. a. utreda denna fråga. Då utredningsmannen redan slutfört sitt uppdrag och det av honom framlagda betänkandet i ämnet f. n. torde vara föremål

för Kungl. Maj:ts prövning torde någon framställning från riksdagens sida i det i motionen angivna syftet ej vara erforderlig.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,  
att motionen II: 511 icke må föranleda någon riksdagens  
åtgärd.

Stockholm den 27 november 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Ohlön, Näsgård, Gillström, Näsström, Boman, fröken Andersson, herrar Pålsson, Gustaf Andersson, Einar Persson, Ragnar Persson, Holmqvist, Axel Andersson och Söderberg; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malm-borg i Skövde, Andersson i Malmö, Åkerström, Rubbestad, Andersson i Mölndal, Widén, Johansson i Mysinge, Thapper, Gustafsson i Skellefteå, fru Ericsson i Luleå, herr Karlsson i Olofström och fröken Vinge.

---

### **Reservation**

av fröken *Vinge*.