

Nr 613

Av fru Lewén-Eliasson m. fl., angående utvecklingen av järnvägs-
trafiken inom stockholmsområdet.

(Lika lydande med motion nr 504 i Första kammaren)

I statsverkspropositionen bil. 8 punkten 111 Järnvägar m. m. återfinnes kungl. järnvägsstyrelsens redogörelse för utvecklingen av statens järnvägars rörelse med redovisning för verksamhetens ekonomiska utfall samt motiveras föreslagna investeringar. Där anföres bl. a.:

»De investeringar som styrelsen föreslår för budgetåret 1963/64 ansluter sig närmast till alt. 1 i styrelsens långtidsutredning för perioden 1960—1979. Detta alternativ, vari räknades med en investeringsnivå av 350 mkr. om året, har även 1953 års trafikutredning ansett tills vidare kunna ligga till grund för statens järnvägars investeringsverksamhet. Investeringsprogrammet omprövas fortlöpande och vidareutvecklas. Bl. a. har vissa investeringar för förortstrafiken ställts på framtiden och vissa komplicerade investeringar måst uppskjutas med hänsyn till projekteringsresurserna. Styrelsen räknar därför numera med en genomsnittlig investeringsnivå för de närmaste åren av ca 320 mkr.»

I fråga om förortstrafiken i stockholmsområdet på de normalspåriga huvudlinjerna anger man den årliga förlusten till ca 6 mkr. Man antyder olika metoder att eliminera detta underskott men i avvaktan på ett ställningsstagande anmäles att man infört investeringsstopp för förortstrafiken.

Enligt vår mening medför detta så allvarliga konsekvenser för det berörda området, att investeringsstoppet snarast måste hävas.

Vi vill erinra om att närtrafiken på järnvägslinjerna i detta område tog sin början mot slutet av 1800-talet och då närmast hade formen av ett komplement till den långväga persontrafiken. Närtrafiken ombesörjdes med samma tåg som den långväga trafiken genom utnyttjandet av lediga sittplatser och betydde ett inkomstillskott för företaget. Bosättningen utanför Stockholm ökade och ett flertal samhällen växte upp utefter järnvägen. Invånarna hade i stor utsträckning sina arbetsplatser inne i staden, och förortstrafiken ökade successivt.

SJ sökte i likhet med övriga järnvägsföretag i Sverige till en början stimulera närtrafiken genom låga taxor; särskilt för de mera regelbundna trafikanterna betydde det mycket att priset på månadsbiljetter sattes lågt. Ännu vid tiden för andra världskrigets utbrott var SJ:s prissättning på månadsbiljetterna anmärkningsvärt låg.

Bihang till riksdagens protokoll 1963. 4 saml. Nr 613—615

De övriga järnvägsföretagen hade tidigare försökt höja priset på sådana biljetter i den takt man tvingades för närtrafikens behov sätta in särskilda tåg under rusningstiderna.

För SJ var problemet litet annorlunda genom att en enhetlig taxa tillämpades för hela landet — ett system, som fortfarande gäller. Taxefrågorna kunde för SJ:s del inte ses enbart lokalt utan med beaktande av hela landets trafik och ekonomiska förhållanden i fråga om järnvägstrafiken. Ännu vid andra världskrigets slut hade man heller ingen klar uppfattning om de ekonomiska förhållandena för den mera kortväga persontrafiken.

För att klarlägga bland annat dessa förhållanden tillsattes år 1945 av järnvägsstyrelsen en särskild delegation inom verket — 1945 års förorts- trafikdelegation — vilken i mars 1950 redovisade ett betänkande. I detta sammanställde delegationen en mängd material beträffande förortstrafiken i stockholmsområdet och framlade även förslag till åtgärder för utbyggnad av denna för att tillgodose den väntade utvecklingen inom Storstockholm.

I fråga om lönsamheten konstaterade delegationen att på grundval av förhållandena 1947, då biltrafikens utveckling ännu inte nått så långt, närtrafiken i stockholmsområdet på Södertälje-, Uppsala- och Västeråslinjerna gick ekonomiskt ihop, ehuru med mycket knapp marginal.

Delegationens bedömningar av den framtida utvecklingen måste grundas på osäkra förutsättningar, enär det vid den tidpunkten inte förelåg några fasta planer för bebyggelseutvecklingen. Som framtidsprognos i avseende på befolkningsutvecklingen gällde en karta över tänkbara utbyggnadsområden i Storstockholm. Kartan hade upprättats av stadsplanekontoret i Stockholm som ett första diskussionsunderlag för den framtida regionplaneringen och hade tillkommit på initiativ av generalplane- och trafikplanerarna inom Stockholms stad vid en tidpunkt, då man ännu inte beslutat om någon regionplanering och inte heller hade några befolkningsprognoser att tillgå. Inte ens Stockholms stads generalplan förelåg färdig — den utgavs först år 1952.

Trots de sålunda mycket osäkra förutsättningarna ansågs det inom SJ nödvändigt att försöka klarlägga utvecklingen i framtiden, och delegationen skisserade därför ett nytt närtrafiksystem för linjerna till och från Stockholm C. I denna skiss framlades förslag till tågtyper, tidtabeller, stationsbyggnader m. m. Enligt förslaget skulle närtrafiken göras övergripande mellan linjerna norr och söder om Stockholm C, och därvid skulle motorvagnståg med en storlek upp till 15 vagnar komma till användning.

Under de efterföljande diskussionerna väcktes tanken på fortsatta undersökningar om närtrafiken i stockholmsområdet, och det ansågs angeläget att den genomfördes i samråd med kommunerna. På överståthållarens förslag tillsattes en särskild kommitté, Storstockholms trafikutredning av år 1949, med representanter för både kommuner och trafikföretag i stockholmsområdet.

Trafikutredningens uppgift blev att på grundval av SJ:s förortstrafikdelegations material och Stockholms stads planer i fråga om exploatering och tunnelbanor samt med beaktande av de generalplaner, som utarbetats av förortskommunerna, undersöka lämpliga former för den kollektiva trafikförsörjningen av Stockholm med kringliggande förortskommuner. Trafikutredningens undersökningar kom att bilda stommen i den delvis samtidigt verkställda regionplaneringen, som utmynnade i den sedan fastställda regionplanen för stockholmstrakten.

I regionplanen diskuterades ingående förhållandet mellan bilen och den kollektiva trafiken med hänsyn till den enskildes önskemål och samhällets möjligheter att tillfredsställa dessa. I regionplanen skrevs:

»Om staden skall fungera på ett riktigt sätt är det angeläget att den kollektiva trafikapparaten för allmänheten framstår som ett fullt acceptabelt alternativ till bilen vid resor mellan innerstaden och ytterområdena. Den måste då kunna bjuda snabbhet och ett visst mått av bekvämlighet.»

Man avvisar möjligheten att lösa den kollektiva trafiken med busstrafik i gatuplanet med hänsyn till infarternas begränsning och svårigheter att anordna ändstationer inne i staden. Däremot säger man:

»Det har varit en naturlig utgångspunkt för regionplanen att i första hand lita till befintliga kommunikationsanläggningar, av vilka de fyra järnvägslinjerna till Centralstationen och det nu färdigställda tunnelbanesystemet ensamma uppfyller kravet att föra sina trafikanter direkt in i stadens hjärta utan interferens med gatutrafiken.»

Bebyggelsen fördelas sedan i regionplanen med hänsyn till kapaciteten hos den kollektiva trafikapparatus skilda delar enligt de uppgifter man inhämtat hos trafikutredningen. På detta sätt uttryckt i regionplanen:

»Inom de skilda banornas trafikområden blir enligt regionplanens bebyggelsefördelning 1990 års befolkningstal följande:

På Västeråsbanan kommer 56 000 och på Uppsalabanen, Märstas 40 000 invånare oräknat, 68 000. På Nynäsbanan faller 46 000 och på Södertäljebanan 69 000, däri ej inräknat de 60 000 i Storsödertälje. Det har därvid räknats med att järnvägarna inte tar någon lokaltrafik innanför stationerna Barkarby, Helenelund, Trångsund och Stuvsta.»

I trafikutredningens betänkade och förslag utvecklades ytterligare förortstrafikdelegationens tankar om *pendeltrafik* på järnvägslinjerna norr och söder om Stockholm C. Med de nya förutsättningar, som trafikutredningen erhållit i fråga om befolkningsutvecklingen, dimensionerades ett trafiksystem för hela Storstockholm. Enligt detta förslag, som sålunda byggde på ett intimt samarbete mellan kommuner och trafikföretag i stockholmsområdet, skulle tunnelbanorna och bussarna tillgodose de närmast innerstaden befintliga förortsområdena. Järnvägarnas uppgift skulle vara att ta hand om de därutån belägna förorterna. Det är alltså samma principer som regionplanen uppftar.

Kommunerna har sedan i detaljplaneringen fullföljt intentionerna. Det för Storstockholm gemensamma bostadsbyggnadsprogrammet baseras till väsentlig del på järnvägstrafiken. Sålunda håller redan nya stora samhällen på att växa upp i direkt anslutning till järnvägslinjerna. På andra håll är exploateringsverksamheten långt framskriden. Även industrier har lokaliserats i anslutning till järnvägen. Detsamma gäller planerade sjukhus och allmänna anläggningar. Invånarna i en rad snabbt växande kommuner är i fråga om den kollektiva trafiken i väsentlig grad hänvisade till järnvägen. Det gäller Sundbyberg, Järfälla, Sollentuna, Upplands Väsby, Märsta, Knivsta, Huddinge, Botkyrka, Salem, Södertälje samt Österhaninge och Västerhaninge.

Trafikutredningens förslag innefattade också *fyra* spår på järnvägarna mot Södertälje och Uppsala. Bakom förslaget låg vissa kapacitetsbedömningar och principiella resonemang om att skilja den snabba järnvägstrafiken från den långsammare närtrafiken och godstrafiken. Ett fullföljande av detta kan knappast vara riktigt i dagens läge.

Däremot synes det vara angeläget att snarast genomföra en fast ordnad pendeltrafik enligt de planer som tidigare diskuterats. Vad som synes nödvändigt i dagens läge är en aktiv politik från järnvägsstyrelsens sida för att behålla och attrahera nya trafikanter. En bekvämare och effektivare trafik är ett verksamt medel härvidlag.

I ett interpellationssvar i andra kammaren under hösten 1962 meddelade kommunikationsministern att det pågår »undersökningar av de trafiktekniska möjligheterna att åstadkomma en långtgående rationalisering och samtidigt en viss förbättrad trafikservice inom närtrafiken på normalspårbanorna i stockholmsregionen med användning av bl. a. pendeltrafik mellan de norra och södra linjerna».

Hela Storstockholm utgör en gemensam arbetsmarknad och detta kommer alltfört att betyda ett avsevärt reservbehov som — av tidigare redovisade skäl — med fördel både för den enskilde och för samhället bör tillfredsställas genom kollektiva trafikmedel.

De siffror som nu föreligger från 1960 års folkräkning visar, att invånarna i Storstockholm i väsentlig grad arbetar utanför boendekommunen. Uppgifterna om sysselsättnings- resp. bosättningsort tyder emellertid också på att resandet i ökad grad samtidigt sker i båda riktningarna, vilket bör beaktas vid planeringen. Naturligtvis kan man inte undvika trafiktoppar och lågtrafiktider, men de ekonomiska olägenheterna av detta kan motverkas genom därför avpassade tåg. En fortgående försämring tidtabellsmässigt och i övrigt kan däremot endast ytterligare försvaga det ekonomiska resultatet genom att allt flera resenärer övergår till att använda bil.

Som framgår av vad vi ovan anför, har det så småningom åstadkommit en samordnad planering av bebyggelsen och trafikförsörjningen inom stockholmsområdet. Detta gäller i särskilt hög grad det senaste decenniets inten-

siva samhällsplanering. Bebyggelsen är nu i full gång enligt denna, och ett fullföljande även av trafikplanerna är nödvändigt. Statens järnvägar har därvid ett ansvar, som företaget inte kan underlåta att fullgöra. Att i det läget belägga området med investeringsstopp kan enligt vår mening inte vara försvarligt. Det måste finnas andra utvägar att lösa de uppkomna problemen. Som vi redan framhållit innebär även en temporär försämring av trafiken på järnvägen ett avbräck för dess framtida bärighet.

Skyndsamma åtgärder för att modernisera och effektivisera densamma synes i stället angelägnare för att på sikt göra den ekonomiskt bärkraftig.

Det av järnvägsstyrelsen redovisade underskottet för de tre linjerna vid Stockholm C skall här inte ifrågasättas, men man bör se detta i sammanhang med utfallet för SJ:s totala verksamhet. En helhetsbedömning av den samlade SJ-trafiken inom Stockholms förortsområde — alltså även SJ:s busstrafik — bör likaså ske.

Från järnvägsstyrelsens sida antydes en del åtgärder för att uppnå ekonomisk balans. Vi skall inte här uppta dessa till diskussion, men beträffande kommunernas åtaganden bör man enligt vår mening pröva om inte dessa kan göra en aktiv insats i fråga om lokala anordningar vid stationer och hållplatser genom att direkt inordna dessa i sin planering och exploatering.

Jämsides med att man prövar kommunernas insatser bör det komma till stånd en utredning, vari man jämför taxesättningen inom stockholmsräjongen de olika trafikföretagen emellan.

Vi förutsätter, att de av oss skisserade förslagen prövas i samråd mellan statens järnvägar, de berörda kommunerna och interkommunala organen.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna att skyndsamma åtgärder måtte vidtagas för en vidareutveckling av trafiken på statens järnvägar inom stockholmsområdet.

Stockholm den 26 januari 1963

Anna-Lisa Lewén-Eliasson

P. A. Sköldin

Carl-Erik Johansson
