

# MOTIONER

VÄCKTA HOS

## STOCKHOLMS STADSFULLMÄKTIGE

ÅR 1916.

---

N:r 13.

Av herr **Löfgren**, med instämmanden, om åtgärd i syfte att i möjligaste grad vinna utvidgad arbetare-tågstrafik, med utsträckt trafiktid, å Aktiebolaget Stockholms spårvägars linjer.

Till Stockholms stadsfullmäktige.

Den nu synnerligen aktuella frågan om motverkandet av hyresstegringar och beredandet av billiga och trevliga bostäder för huvudstadens mindre bemedlade befolkning tvingar, enligt mitt förmenande, kommunen att på alla sätt härtill bidra. Vid behandlingen av detta synnerligen viktiga och samhällsgagnande spörsmål skall det snart visa sig, att de lokala kommunikationerna hava ett intimt samband med bostadsfrågan. Det torde vara nog erinra därom, att Stockholms Nya spårvägsaktiebolags bildande år 1876 påskyndades förnämligast för att avhjälpa den då rådande bostadsbristen, för att en var skall förstå vilken stor betydelse detta kommunikationsmedel nu måste ha, sedan staden från omnämnda år betydligt utvidgats.

Kan man sålunda påvisa, att spårvägarna påskyndats i ett filantropiskt syfte, kan man likväl näppeligen göra gällande, att det bolag, som på grund av bostadsbristen erhöll synnerligen förmånliga koncessionsvillkor, därefter tillräckligt beaktat de utvidgningar av spårvägsnätet, som betingats av stadens utveckling. Sålunda anhöllo stadsfullmäktige år 1892 förgäves, att bolaget måtte anordna arbetaretågsturer för halv avgift. Först flera år senare kunde bolaget förmås att tillmötesgå detta krav.



Men även med avseende å denna trafik har bolaget, så vitt jag kunnat förstå, alltid sökt att i första hand tillgodose sina egna ekonomiska intressen. Arbetaretågstrafik har icke införts å alla bolagets linjer, och följden har blivit att de router, som bestämts för denna trafik, icke kunna tillgodose passagerarefrekvensen och ej heller äro bestämda med hänsyn till de olika stadsdelarnas befolkningsförhållanden. Hela Birkastaden, liksom också linjen n:r 4, saknar dylik trafik. Vid Slussen, exempelvis, är det icke möjligt att med nuvarande vagnantal, insatta i arbetaretågstrafik, på morgnarna upptaga alla där väntande passagerare, som alla på en bestämd tid skola börja sitt arbete. Detta har framkallat ett stort och berättigat missnöje från trafikanterna, men ehuru spårvägsbolagets ledning näppeligen kan vara obekant med dessa missförhållanden, har ingenting åtgjorts för att avhjälpa desamma.

Anledningen till att icke arbetaretågen på denna och andra större platser, där dessa tåg passera, kunna upptaga alla passagerare synes främst bero på ett ur trafikanternas synpunkt otillfredsställande sätt att ordna denna trafik. Arbetare, som exempelvis äro bosatta på övre Kungsholmen, men möjligen ha sin sysselsättning vid Värtan, måste för att med anlitande av arbetaretåg komma till arbetsplatsen företaga resan Hantverkaregatan ned, runt Slussen, upp till Stureplanen och ut till Värtan. Det förefaller därför vara synnerligen påkallat, att bland annat arbetaretågstrafik anordnades jämväl över S:t Eriks- och Odengatorna samt Valhallavägen, och skulle detta betyda en rätt ansenlig tidsvinst för alla de arbetare, som äro bosatta på Kungsholmen och i Bromma, men hava sina arbeten på övre Norrmalm, Östermalm eller Värtan. Ett införande av arbetaretågstrafik å linje n:r 4 skulle också något underlätta trafiken å Hantverkaregatslinjen. Det synes för övrigt synnerligen önskvärt och torde vara ägnat att betydligt underlätta den mindre bemedlade befolkningens bostadsförhållanden, om å alla nu trafikerade spårvägslinjer infördes arbetaretågstrafik. Statistiken visar ju oförtydligt, att tillgången på lediga bostadslägenheter är i hastigt sjunkande, som vad smålägenheter beträffar visar hän på bostadsbrist. Under sådana förhållanden måste givetvis åtgärder vidtagas för att underlätta möjligheterna att utnyttja de lokala kommunikationerna, främst då spårvägarna, så långt detta låter sig göra. Det synes mig nämligen vara en absolut skyldighet för staden, att med alla till buds stående medel söka åstadkomma förbättrade kommunikationer mellan de olika stadsdelarna i

all synnerhet vad det rör föromnämnda arbetaretågstrafik å spårvägarna, då detta otvivelaktigt måste vara ägnat att underlätta den kroppsarbetande befolkningens möjlighet till förhyrande av bostadslägenheter, utan att dessa med nödvändighet måste vara belägna i omedelbar närhet av arbetsplatsen.

Även med avseende å tiderna för begagnande av arbetaretågen synes en del reformer vara nödvändiga. Enligt nu gällande koncessionsbestämmelser är Stockholms Nya spårvägsaktiebolag skyldigt att under månaderna mars—oktober befordra passagerare å de s. k. arbetaretågen från kl. 5,30 f. m. till kl. 8 f. m. och under månaderna november—februari från kl. 5,45 f. m. till kl. 8 f. m. mot en avgift av 5 öre, med rätt för dem, som färdas med dylika tåg, att för en avgift av 5 öre lösa biljett för återfärd samma dag under viss av överståthållareämbetet bestämd tid. Den tid, returbiljetterna för arbetaretågen berättigar till återfärd, är nu bestämd under månaderna april—oktober från kl. 5 e. m. till kl. 7,30 e. m. och för den övriga tiden av året från kl. 4 e. m. till kl. 7 e. m. Med hänsyn därtill, att arbetarna oftast hava utsträckt arbetstid, d. v. s. arbeta å övertid, och mångas ordinarie arbetstid sträcker sig längre än till kl. 7 och 7,30 e. m., synes starka skäl tala för att tiden för dessa returbiljetters giltighet utsträcker till kl. 9 e. m. Det synes mig ävenså lämpligt, att arbetaretågens trafiktid på morgnarna utsträckas till kl. 9 f. m., liksom det borde vara tillåtet för den, som på morgonen köpt biljett för återfärd, att begagna sig av densamma tidigare på eftermiddagen än vad nu är fallet. I varje fall borde det ordnas så, att arbetarna, som i allmänhet på lördagarna sluta sitt arbete kl. 2 e. m., från denna tid berättigas att använda på morgonen köpt 5-öresreturbiljett för hemresan.

Det måste, enligt mitt förmenande, anses både lämpligt och nödvändigt, att arbetaretågstrafiken ordnas på ett mera tillfredsställande sätt än vad hittills varit fallet och att detta icke uppskjutes på längre tid än förhållandena oundgängligen kräva, då ett rationellt ordnande av denna trafik är ägnat att på visst sätt underlätta de mindre bemedlade klassernas bostadsförhållanden.

På grund av det sålunda anförda tillåter jag mig hemställa,

att stadsfullmäktige måtte besluta att hos överståthållareämbetet göra framställning därom, att ämbetet vid fastställande av trafiktider, turlistor, taxor och övriga trafikbestämmelser för Aktiebolaget Stockholms spårvägar



mätte föreskriva bolaget att införa arbetaretågstrafik på alla bolagets linjer, eller, om detta icke kan bifallas, denna trafik likväl betydligt utvidgas, samt att tiden för omnämnda trafik utsträckes på sätt här ovan i motionen ifrågasättes.

Stockholm den 15 maj 1916.

*Axel Löfgren.*

I motionen instämma:

*L. Nordgren.*

*Wictor Karlsson.*

*Aug. Ljunggren.*

*G. Gerh. Magnusson.*

*Simon Simonson.*

*Fredr. Ström.*

*Anders Örne.*

*A. Karlmark.*

*E. Palmstierna.*

I motionens syfte instämma:

*Gustaf Lind.*

*Peter Rosenius.*

*O. A. Skålander.*

*J. Liljensköld.*