



En spårvagn på linje 1 på Södergatan i Malmö under 1950-talet. Några år efter andra världskriget, före bilismens genombrott, hade kollektivresandet en topp i många svenska städer. Det valda statistikåret 1949 avspeglar väl den situationen. Foto: Lennart Améen.

## I backspegeln:

# Stadstrafikresandets utveckling i Sverige under 70 år

Historien sägs aldrig upprepa sig, men när kollektivtrafik idag planeras är det trots allt bra att känna till något om den historiska utvecklingen. Det ger nyttiga perspektiv på verksamheten och

säkert kan en del misstag undvikas. Mats Améen har granskat hur vi reste kollektivt i landets städer förr i tiden och jämfört med dagens bild. En titt i backspegeln ger nya perspektiv.

Av Mats Améen

**A**ntalet kollektivresor redovisas ofta i årsberättelser och media. Jämförelser görs då med föregående år.

I bästa fall finns statistik 4–5 år tillbaks i tiden men nästan aldrig för längre tidsperioder än så. För att kunna bedöma strukturella förändringar och utvecklingstrender behövs emellertid mycket längre tidsserier.

I denna artikel jämförs stadstrafikresandet i Sverige idag med resandet för ca 20 år respektive 70 år sedan.

Nuvarande stadstrafikresande bygger på uppgifter från 2016 och källa är i de flesta fall de regionala kollektivtrafikorganisationerna. För Stockholmsregionen har uppgifter från 2015 fått användas. Som jämförelseår ca 20 år tillbaks i tiden används 1998.

Då gjordes en sammanställning av svenskt stadstrafikresande i ett forskningsprojekt på Lunds Tekniska Högskola. 1998 hade ännu inte resandet påverkats i någon större utsträckning av de tre storstadsöverenskommelserna ("Dennispaketet", "Göken" och Malmöhusöverenskommelsen) med bland annat spårvägssatsningar i Göteborg och Stockholm.

I Skåne och Västra Götaland skedde regionbildningar, som också skulle få stor betydelse för kollektivtrafikresandet.

De äldsta jämförelserna är från 1949 och utgår i huvudsak från Svenska Lokaltrafikföreningens årliga statistik. Vissa luckor bland städerna finns eftersom alla stadstrafikföretag inte var medlemmar i föreningen.

I exempelvis Eskilstuna och Kalmar fanns stadstrafik som det inte gått att få fram uppgifter om. 1949 är valt eftersom detta är det sista året när alla de tolv svenska spårvägsstäderna trafikerades och precis innan tunnelbanan i Stockholm öppnades.

Några år efter andra världskriget, innan bilismens genombrott, hade kollektivresandet en topp i många svenska städer. 1949 avspeglar väl den situationen.

Endast det kollektiva stadstrafikresandet studeras i denna artikel. Avgränsningen utgår i första hand från hur trafikföretagen själva definierat stadstrafik. Avgränsningen är i de flesta fall ganska given, men kan variera över tiden beroende på hur till exempel förortstrafik har definierats.

Endast trafik inom städerna ingår – inte trafik till och från. Tåg- och båttrafik som börjar och slutar inom staden ingår. I den mån det har gått att urskilja regionala bussresor inom staden har dessa också beaktats.

I Stockholm är det en flytande gräns mellan stad och region. Där har hela länet inkluderats.

I Göteborg, med en likartad situation, omfattar avgränsningen de nuvarande kommunerna Göteborg, Mölndal och Partille i sin helhet.



Hornsplan i Stockholm sommaren 1966, ett år kvar av spårvägstrafik i innerstaden. Samtidigt med spårvägens och trådbusstrafikens avveckling gjordes en kraftfull satsning på tunnelbaneutbyggnad, som kom att få stort genomslag i form av ökat resande. Foto: Thomas Johansson

Resor har i de flesta fall definierats som antalet påstigande, men särskilt i äldre statistik har ofta antalet sålda biljetter räknats och då definieras bytesresor endast som *en* resa även om det är två eller flera påstigningar.

Folkmängden redovisas för det område som trafikeras. Statistiska Centralbyråns tätortsstatistik har använts (1950, 1995 och 2015). Ofta ingår flera tätorter.

I vissa fall är det inte full överensstämmelse mellan trafikområdet och tätorten. När till exempel endast delar av en tätort

trafikerats ingår normalt ändå hela tätorten i befolkningsunderlaget. I Malmö ingår dock inte den del av tätorten som ligger i Burlövs kommun.

Genom att dividera resandet med folkmängden kan resor per invånare och år redovisas som ett jämförelsetal för alla tre åren.

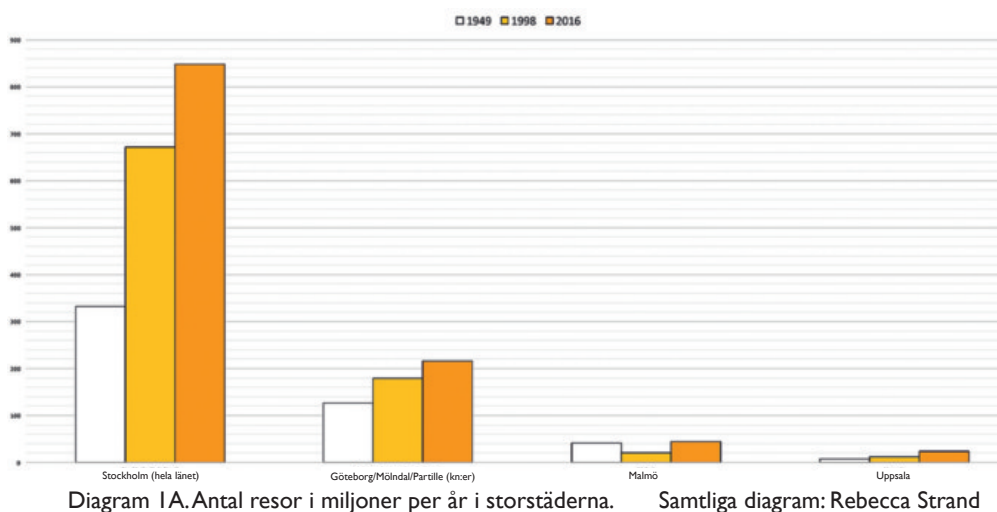
Det finns många felkällor i de här beräkningarna, så slutsatser får dras med viss försiktighet. Värdena torde dock vara i rätt storleksordning.

## Resandet

I nuläget företas ca 1,3 miljarder stadstrafikresor per år. Sedan 1998 har resandet ökat med 30 % och sedan 1949 är det mer än en fördubbling. Skillnaderna är dock stora städerna emellan. Befolkningen har under den här perioden ökat i samma storleksordning.

Att Stockholm dominerar det svenska kollektivresandet är välkänt (se tabell 1 på nästa uppslag, och diagram 1). 65 % av alla stadstrafikresor sker idag i Stockholmsområdet. 1949 stod Stockholm för drygt hälften av stadstrafikresorna (55 %) och stärkte sin ställning i kollektivtrafik-Sverige till 1998 (67 %) genom bland annat en mycket kraftfull T-baneutbyggnad, men har sedan alltså tappat lite.

En stads- och trafikutveckling på bilens



Samtliga diagram: Rebecca Strand

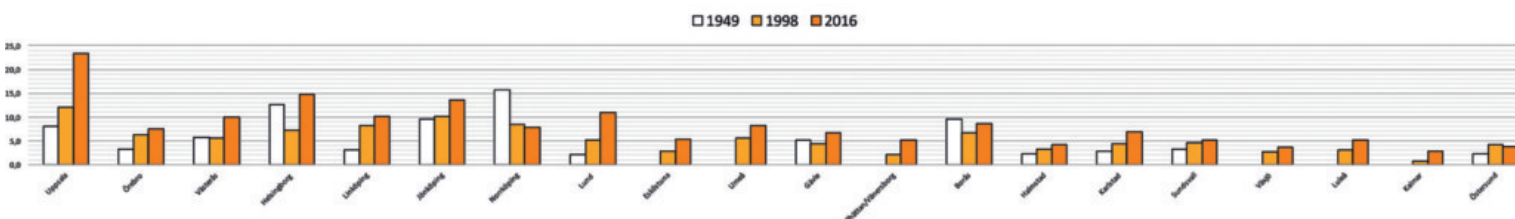


Diagram IB. Antal resor i miljoner per år i medelstora städer.