

## Nr 108.

Av herr **Lübeck m. fl.**, om verkställande av skyndsamt utredning rörande planmässigt ordnande av regelbunden automobiltrafik å lämpliga sträckor inom landet m. m.

Under de senaste årtiondena har statens uppmärksamhet direkt och indirekt varit på ett glädjande sätt inriktad på utvecklandet av landkommunikationerna, — särskilt järnvägarna — i de norrländska bygderna och i gränstrakterna.

Den senaste tidens utveckling har emellertid fört fram ett nytt trafikproblem i förgrunden, nämligen *automobiltrafiken*. Det finnes icke blott i Norrland utan i alla delar av vårt vidsträckta land väldiga vidder, som icke under överskådlig tid kunna nås med järnväg på rimligt avstånd. Det finnes tämligen nära järnvägs- eller sjökommunikation samhällen, för vilka en järnvägsförbindelse icke är den ekonomiskt riktiga lösningen. Även där sådana framåtgående samhällen och bygder snart nog kunna tänkas vara i stånd att skaffa sig en järnvägsanslutning, hava de i avvaktan härpå all anledning att söka förbättra sina kommunikationer med enklare medel.

Allmänna för-  
utsättningar  
för regelbunden  
automobiltrafik  
på landsbygden.

Trafikfrågor av samma natur som »kulturbanorna» i Norrland och gränstrakterna finnas i mindre skala snart sagt överallt i vårt land. Det rör sig visserligen om kortare distanser och kan därför sägas gälla mindre trängande behov, men folktätheten och bördigheten äro i stället vanligen större, följaktligen också de ekonomiska förutsättningarna för att vinna åsyftat resultat med förbättrande av kommunikationerna. För alla dessa trafikbehov innebär automobilväsendets utveckling till allt större teknisk fulländning en faktor av allra största betydelse.

Därmed är alls icke sagt, att staten skulle direkt taga befattning med inrättande av regelbundna automobilrouter. Tvärtom torde det som

*Bihang till riksdagens protokoll 1920. 4 saml. 37 häft. (Nr 108.)*

regel kunna på förhand anses givet, att det i första hand tillkommer enskilda och kommunerna, i vissa fall möjligen landstingen, att ordna denna uppgift. Men det är å andra sidan ett synnerligen viktigt allmänt intresse, att förutsättningarna för regelbunden automobiltrafik bliva enhetligt undersökta och målmedvetet befrämjade genom statens försorg, detta icke minst på grund av frågans intima samband med den alltjämt olösta *vägfrågan*. — En regelbunden automobiltrafik kräver ovillkorligen goda och starka, väl underhållna vägbanor och detta åter förutsätter genomförande utan onödigt dröjsmål av den nyorganisation av vår vägförvaltning, som varit föremål för många års utredningar och förslag.

Vad särskilt övre Norrland angår är folktätheten så ringa, att stora utgifter för ordnande av regelbunden automobiltrafik under vanliga former — krävande betydande vägförstärkningar — oftast icke kunna anses ekonomiskt motiverade. Vinterns besvärligheter lägga också hinder i vägen.

Framställning  
till Kungl.  
Maj:t rörande  
Norrbottnen.

Dessa förhållanden ha givit landshövdingen i Norrbottens län G. Malm anledning att i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla bland annat följande:

»Vad som hittills väckt betänkligheter, när man diskuterat införande av maskinell landsvägstrafik i Norrland, torde vara *dels* svårigheten att få fordon, som lämpa sig även för vintertrafik, *dels* att finna en konstruktion på fordon, som tillåter stor lastförmåga utan att samtidigt fordringarna på vägarnas byggnad behöra sättas för höga. Den hittills gängse lastbiltypen är sålunda endast ägnad för mycket solitt byggda vägar under den årstid, då vägbanan ej är eller i varje fall är föga snöbetäckt eller då den ej är uppmjukad. Införande av lastbiltrafik i större utsträckning skulle därför medföra ombyggnad av trummor och broar samt själva vägbanan i en betydande omfattning.

Genom den under kriget framväxta »Caterpillartractorn» eller andra dylika av samma typ som de från kriget kända »tanks» synes mig ha skapats en fordonstyp, som är väl ägnad för lösning av den maskinella landsvägstrafiken i Norrland. Den är ganska okänslig för vägbanans beskaffenhet, den fördelar trycket på en större del av vägbanan och bör ej kräva någon ombyggnad av trummor eller dylikt, och den bör kunna mycket väl användas på snöbetäckt mark, därvid själv ombesörjande plogningsarbetet. Nödigt lastutrymme erhålles genom påkoppling av släpvagnar eller slädar.

Det synes därför, som om man här stode inför den rätta lösningen av den maskinella landsvägstransporten i Norrland.

Emellertid är det mycket som behöver studeras och prövas, innan man är framme vid målet. — — —

Det skulle då röra sig om utredning av frågan om lämpligaste sättet för maskinell landsvägstrafik inom Norrbottens län samt om uppgörande av en plan för inrättande av sådan trafik på vissa huvudvägar. — —

Vidare synes man böra fastslå följande huvudprinciper:

att vägarna sättas i för ändamålet trafikabelt skick på statens bekostnad (kostnaderna torde ej bliva så stora);

att trafiken ombesörjes genom ett bolag med rötter i orten, så att ortens ekonomiska intresse blir direkt knutet till företaget, men att staten lämnar ett understöd av lämplig storlek, varvid hänsyn tages till statens direkta trafikbehov genom postverket och andra statens verk ävensom statens indirekta intresse, hela ortens förkovran och blomstring. —

I anslutning härtill föreslås, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta, dels om utredning genom lämpligt organ — därvid torde kunna ifrågasättas genom kungl. järnvägsstyrelsen och kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i samråd med länsstyrelsen i Norrbottens län eller genom särskilda kommitterade — av frågan om lämpligaste sättet för maskinell landsvägstrafik inom Norrbottens län samt dels om uppgörande av en plan för inrättande, med statsunderstöd i lämplig form, av sådan trafik på vissa huvudvägar inom länet.»

Anbefalld att yttra sig över detta förslag har kungl. järnvägsstyrelsen bl. a. anfört följande:

Järnvägsstyrelsens yttrande däröver.

»Vid de undersökningar och utredningar, som styrelsen särskilt under de senare åren haft anledning verkställa angående statsbanenätets utveckling inom Norrbottens län för avhjälpande av där rådande brist på kommunikationer, vilka utredningar ännu pågå, har styrelsen allt mer och mer blivit övertygad om, att det måste komma att dröja en avsevärd tidrymd, innan det bleve statsekonomiskt möjligt och nationalekonomiskt berättigat att medelst järnvägar något så när tillfredsställa behovet av förbättrade kommunikationer i nu ifrågavarande vidsträckta landsända. Med undantag möjligen för en och annan av de järnvägssträckningar, beträffande vilka utredningar nu pågå, där möjligen massgodstransporter eller eljest något så när betydande trafik kan vara att vänta, torde för lång tid framåt å järnvägar i dessa trakter ytterst svag trafik i allmänhet vara att påräkna med därav följande betydande årliga driftförluster. Då dessutom de olika befolkningscentra inom Norrbotten ligga på stora avstånd från varandra, skulle de för kommunikationsbehovets avhjälpande erforderliga banorna få

mycket betydande längd och på grund därav draga stora summor i anläggning, även om de byggdes med enklaste tekniska utrustning.

Lika övertygad som styrelsen således är, att en för isynnerhet övre Norrbotten tillfredsställande lösning i stort sett av kommunikationsbehovet icke under en överskådlig framtid kan åstadkommas medelst järnvägar, vilka enligt styrelsens förmenande endast successivt och i jämförelsevis långsamt tempo torde böra framdragas mot de större befolkningscentra, lika nödvändigt finner styrelsen det vara, att staten söker på ett national-ekonomiskt sett försvarbart men dock verksamt sätt snarast möjligt avhjälpa de stora olägenheter, som svårt trycka befolkningen i ifrågavarande landsända genom bristen på kommunikationer och varigenom densamma existensvillkor synas så hårda i jämförelse med de flesta av landets övriga innebyggares.

Styrelsen tillstyrker följaktligen den föreslagna utredningen och framhåller därvid också »att staten så mycket hellre bör handhava och bekosta denna utredning, som resultatet av densamma med all säkerhet skulle bliva till nytta vid bedömandet av bästa sättet för avhjälpan av bristen på kommunikationer även i andra delar av landet än Norrbotten. Jämväl inom sydligare belägna delar av landet äro nämligen förhållandena ifråga om bristande kommunikationer mångenstädes liknande dem i Norrbotten.»

Ifrågavarande framställningar hava numera föranlett Kungl. Maj:t att tillsätta en kommitté med uppdrag att utreda frågan om maskinell landsvägstrafik i de nordliga länen, och har kommittén erhållit en däremot svarande sammansättning.

Vidare må erinras därom att genom järnvägsstyrelsens försorg under senaste åren iordningställt ett par vägsträckor i Bohuslän (sammanlagt 52 km.) för regelbunden automobiltrafik. I den för ändamålet verkställda utredningen anför den av styrelsen anlitade undersökningsförrättaren, majoren I. Petersson bl. a. följande:

»De nya vägar, som skulle användas, äro i allmänhet byggda med 4,5 meters bredd, men då deras vägkanter under en längre tid ej ernå nog fasthet för att det förstärkningsmateriel å vägbanan, utan vilket denna icke kan motstå trafikbelastningen, skall kunna anbringas, torde vara nödvändigt att öka vägarnas bredd till 6,0 meter mellan dikeskanterna. De äldre vägsträckor, som äro smalare än 4,5 meter och sålunda måste bredas, böra också givas 6,0 meters bredd. Härigenom vinnes också fördelen, att möten med autobiler och vanliga åkdon bli avsevärt underlättade. Det bör här anmärkas, att ortens hästar inom mycket kort tid vänja sig vid

Automobil-  
vägar i  
Bohuslän.

Vägbanans för-  
stärkning och  
vägunderhållet.

automobilerna. Så har exempelvis varit fallet i Norrland, där på grund av de långa avstånden automobiltrafiken blivit mycket utbredd.

För att vägbanan skall motstå den ökade belastningen av automobiltrafiken, ehuru denna trafik, såsom längre fram skall närmare beskrivas, är avsedd att äga rum med relativt lätta motorfordon, måste den förstärkas. Å gamla väl tillkörda vägar torde ett väl vältat makadamlager bli tillfyllest. För lösa äldre samt alla nya vägar erfordras ett bärlager av större skärv, som sedan täckes av ett vältat makadamlager.

I fråga om underhållet av nu omhandlade vägar har utgångspunkten varit, att statens järnvägar för att ernå trygghet, att vägarna alltid hållas uti för automobilerna farbart skick, skola utföra eller ombesörja underhållet, men att de väghållningsskyldige skola vidkännas så mycket av kostnaderna därför, som motsvarar det av den vanliga åkdonstrafiken betingade väghunderhållet. På statens järnvägar skulle alltså komma alla övriga med underhållet efter automobillinjernas inrättande förknippade kostnader. För nu befintliga vägar motsvaras jämlikt väglagen den vanliga underhållskostnaden av det i gällande uppskattningslängd upptagna beloppet för varje naturavghållare. I stället för naturarbete skulle väghållarna å omhandlade vägar betala kontant till vägkassan det i uppskattningslängden angivna beloppet, därest ej på grund av befintliga nyligen utförda och hitintills oindelade andra vägar inom resp. väghållningsdistrikt i några fall väghållare kunna tilldelas visst underhåll å dessa vägar. Till underhållet av nya automobilvägsträckor skulle från vederbörande vägkassor lämnas skäligt bidrag, motsvarande kostnaden för underhåll, som svarar mot den å dessa sträckor framgående vanliga åkdonstrafiken. Det är givetvis angeläget, att erforderliga utfästelser bli givna och överenskommelser träffade vidkommande dessa spörsmål inom den allra närmaste tiden.»

»Då erfarenheten visat, att svenska landsvägar, även sedan de blivit på bästa ekonomiskt möjliga sätt förstärkta och i övrigt iordningställda, icke kunna året om uthärda tung automobiltrafik, har en speciell för våra vägar lämplig automobiltyp utexperimenterats och skulle här komma till användning. Typen utgöres av ett med pneumatiska gummihjulringar försett automobilåg, bestående av dragautomobil samt en à två enaxliga släpvagnar. Tåget är så konstruerat, att släpvagnarna följa automobilen fullständigt i spår, varför sålunda intet extra utrymme i kurvor erfordras för släpvagnarna; spårvidden liksom hjulstorleken är också densamma på hela tåget. De starkare belastade drivhjulen — automobilens bakhjul —

*Trafiktekniska  
synpunkter.*

äro försedda med vardera två gummiringar; i övrigt har varje hjul en gummiring. Man har vid undersökning funnit, att belastningen per ytenhet å vägbanan är mindre än en tredjedel av motsvarande belastning från massiva gummihjul, varmed exempelvis den förut å sträckan Tanum—Grebbeastad använda personomnibussen var försedd. Automobil-tåg inredas dels för persontrafik, dels för enbart godstrafik. Å personautomobil-tåg förses själva automobilen med sittplatser för 16 resande, under det att släpvagnarna avses för handbagage, övrigt resgods, post samt i mån av utrymme för paketgods.

Godsautomobil-tåg är utrustat enbart för godstransport. Genom anbringande av några lösa bänkar kan emellertid ett sådant automobil-tåg sommartiden också begagnas tillfälligt för personbefordran. — — — —

Vad beträffar trafikens ordnande, må anföras, att genom de lätta och jämförelsevis snabbgående — omkring 20 km. per timme — automobil-tågen blir det möjligt att upprätthålla en fullständig reguljär trafik. Varje resande kan lita till, att anslutning vinnes med järnvägstågen.

Det skulle vara till stor fördel för orten, att från vissa punkter, där linjerna beröra havet och sjöar, insattes anslutande ång- eller motorbåtar. En stor del av skärgårdsbefolkningen skulle härigenom få sina kommunikationer i avsevärd mån förbättrade.»

Inom järnvägsstyrelsen torde man vara av den säkerligen välgrundade uppfattningen, att staten bör på allt lämpligt sätt söka befrämja tillkomsten av automobilvägar, men att sedermera den regelbundna trafiken bör handhavas av enskilda företag eller möjligen av kommunerna. Det är också känt, att från enskilt håll en del ansträngningar gjorts och göras ått få till stånd dylik trafik, därvid man likväl kanske icke fäst nödig uppmärksamhet vid frågan om vägarnas beskaffenhet och blivande underhåll.

*Elektrobil-  
frågans all-  
männa inne-  
börd.*

En annan omständighet tilldrager sig i detta ämne också ett visst allmänt intresse. Hela södra och mellersta Sverige, nedersta Norrland och stora delar av det övriga Norrland äro snart nog överspända med ett nät av elektriska ledningar, matat huvudsakligen från vattenfall och tätt nog för att möjliggöra en systematisk laddning av elektriska automobiler resp. ett skyndsamt utbyte av dessas ackumulatorbatterier mot nyladdade sådana. Elektrobilerna hava hittills endast i Amerika kommit till någon större användning — ett hundratusental torde där vara i bruk — och detta huvudsakligen i de större städerna. De lämpa sig emellertid sannolikt redan nu för regelbunden trafik å sträckor, där möjlighet till laddning med

billig elektrisk ström finnes (nattkraft o. d.), exempelvis för gods-, post- och persontrafik mellan fabriks- och närbelägna järnvägsstationer o. d.

Vårt land måste sägas erbjuda särskilda betingelser för en utveckling i stort av elektrobilväsendet; därmed möjliggörande ökat oberoende av utländskt bränsle på ett mycket viktigt område och med en hastigt växande konsumtion. Om och hur pass hastigt en dylik utveckling kan komma att äga rum, beror givetvis på elektrobilernas fullkomnande, framför allt vad angår ackumulatorerna, så att de bliva fullt driftsäkra och ekonomiskt konkurrenskraftiga, något som emellertid synes vara på god väg.

En i och för sig önskvärd utveckling av elektrobiltrafiken i stort kräver emellertid ovillkorligen möjligast enhetlig och ändamålsenlig utbildning av bilernas batterier och av anordningarna över hela landet för batteriernas utbyte och laddning. Ett enskilt svenskt företag har visserligen redan i smått upptagit arbete i sådan riktning, men tydligt är, att en fråga av denna innebörd och räckvidd måste i tid uppmärksammas och stödjas av staten och kommunerna. Det har syntts vara av vikt att i förvarande sammanhang redan nu vidröra denna elektrobilfråga och dess organisationsproblem, även om den möjligen ännu icke kan anses mogen för direkta åtgärder. —

Vad som emellertid på grund av det i övrigt anförda synes framstå såsom en mycket viktig angelägenhet är att snarast möjligt söka skaffa en översikt rörande planer på och förutsättningar för regelbunden automobiltrafik i landet med automobiler av lämpliga typer, vägarnas beskaffenhet å de sträckor, där dylika planer synas kunna ifrågakomma till genomförande, samt kostnaderna för deras istandsättande och underhåll, med beaktande av att vägarna samtidigt givetvis skola utnyttjas för allmän trafik. Först därefter kan man bedöma under vilken form staten lämpligen skulle kunna medverka till lösande av hithörande, på en mångfald platser aktuella och för ordnande av hela landets trafikförhållanden mycket betydelsefulla uppgifter.

En utredning i saken torde lämpligast kunna — jämsides med den i särskilt syfte för Norrbottens län igångsatta — verkställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess distriktstjänstemän. För ändamålet synas de till vägundersökningen utgående anslagen å sjätte huvudtiteln böra i erforderlig grad höjas, förslagsvis med 20,000 kronor å tilläggsstat för år 1920 och 50,000 kronor å extra stat för år 1921. Rörande lämpligheten av dessa belopp samt om utredningens allmänna planläggande torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bliva satt i tillfälle att yttra sig i samband med utskottsbehandlingen.

*Förslag till systematisk utredning rörande regelbunden automobiltrafik på lämpliga sträckor i hela landet.*

På sålunda anförda grunder hemställa vi,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om föranstaltande genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg av skyndsamt utredning rörande planmässigt ordnande av regelbunden automobiltrafik å lämpliga sträckor inom landet, i förening med undersökning av ifrågakommande vägsträckors beskaffenhet jämte anordningar och kostnader för deras försättande och hållande i erforderligt skick, samt

att riksdagen för sålunda angivet ändamål måtte bevilja

dels å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 20,000 kronor

dels å extra stat för år 1921 ett belopp av 50,000 kronor.

Stockholm den 16 januari 1920.

<i>Sven Lübeck.</i>	<i>Arvid Lindman.</i>	<i>Walter Kant.</i>
<i>N. E. Nilsson.</i>	<i>Ad. Wiklund.</i>	<i>Ludwig Brännström.</i>
<i>Alex. Thore.</i>	<i>Carl Hederstierna.</i>	<i>Axel Bökelund.</i>
<i>K. E. W. Söderhielm.</i>	<i>Erik Nylander.</i>	<i>Nils Winkler.</i>
<i>A. Henrikson.</i>	<i>P. Lidström.</i>	<i>K. J. Larsson.</i>
<i>Edvard Lithander.</i>	<i>Nils Svensson.</i>	<i>M. Svensson.</i>