

Nr 316.

Av herr **Leffler**, *angående reglering av förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken.*

Det torde vara allmänt bekant, att järnvägarnas ekonomi under de senare åren undergått en fortlöpande försämring, som under det senast förflutna året tagit en nästan katastrofal omfattning. En jämförelse mellan de ekonomiska resultaten av järnvägsdriften vid de enskilda järnvägarna under de tre senaste årens nio månader utvisar följande:

1. *Trafikinkomster:*

1 januari—30 september 1929.....	111,994,000 kronor
» » 1930.....	104,352,000 »
» » 1931.....	89,118,000 »
= en minskning av cirka 23,000,000 kronor.	

2. *Driftkostnader: (Exkl. räntor och avskrivningar)*

1 januari--30 september 1929.....	84,009,000 kronor
» » 1930.....	82,278,000 »
» » 1931.....	76,979,000 »
= en minskning av cirka 7,000,000 kronor.	

3. *Driftöverskottet* har således minskats med 16,000,000 kronor.

Anledningen till denna högst betydande nedgång är dels den allmänna depressionen inom affärslivet, dels — och framför allt — den omfattning biltrafiken tagit och den oerhörda konkurrens denna trafik numera kan bjuda järnvägarna. Några fullt exakta jämförelsetal mellan dessa båda för järnvägarna nedbrytande faktorer torde det icke vara möjligt att framlägga. Kungl. järnvägsstyrelsen har emellertid i en framställning till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 angående motorfordonsförordningens tillämpning approximativt angivit de enskilda järnvägarnas inkomstminskning genom biltrafikens inverkan under åren 1926—1929 till 13,400,000 kronor. Med hänsyn till det stora antal bilar, som under åren 1930 och 1931 nyinsatts i konkurrenstrafik torde emellertid inkomstminskningen under dessa båda år vara betydligt större. Automobiltrafikens verkningar i för järnvägarna menlig riktning fortgå med ökade konsekvenser månad för månad.

En undersökning av driftkostnadernas fördelning mellan personallöner och sakliga kostnader ger vid handen att $\frac{2}{3}$ av driftkostnaderna utgöras

av löner och $\frac{1}{3}$ av övriga kostnader. Av de under tiden januari—september 1931 verkställda driftkostnadsbesparingarna på 7 miljoner kronor emot föregående års motsvarande tid utgöres emellertid endast 1.7 miljoner kronor av minskade lönekostnader. Relationen i detta avseende mellan åren 1929 och 1930 utgör endast 800,000 kronor. Lönekostnaderna ha sedan år 1913 ökat med cirka 100 procent, under det att levnadskostnaderna enligt socialstyrelsens index ökat med allenast 58 procent.

Under ovan angivna förhållanden uppställer sig ovillkorligen frågan: Hur skall med den nuvarande utvecklingen det i våra järnvägar nedlagda kapitalet kunna förräntas?

I landets enskilda järnvägar är för närvarande i runt tal bundet följande kapital:

statslån	kronor	95,866,000
obligationslån	»	172,620,000
reverslån	»	33,100,000
övriga skulder	»	43,126,000
eget kapital	»	380,658,000

Summa kronor 725,370,000.

Det enskilda järnvägskapitalet — oavsett reparations- och förnyelsefonder — uppgår sålunda till 725,370,000 kronor.

Det är alltså ett oerhört kapital, som står på spel.

Förräntningen av kapitalet ter sig med ledning av resultatet av månaderna januari—september 1931 på följande sätt.

Av 103 enskilda järnvägar ha 76 stycken visat förlust, uppgående till 6,292,000 kronor, under det att endast 27 järnvägar erhållit ett vinstresultat, som för dessa uppgår till sammanlagt 1,590,000 kronor. Förlustsaldot för samtliga järnvägarna uppgår således till cirka 4,700,000 kronor redan på årets första 3 kvartal.

Frågan om vilka medel, som kunna stå till buds för att förhindra, att den ovan skisserade utvecklingen fortskrider allt för långt, har vid åtskilliga tillfällen varit föremål för behandling. Vid den järnvägs- och automobilkonferens, som hölls i Stockholm den 23—25 maj 1927 dryftades frågan så ingående som med dåvarande erfarenheter torde hava varit möjligt, och vissa då framställda önskemål, såsom exempelvis väghållningsbördans överflyttande på bilägarna hava i viss mån vunnit beaktande från statsmakternas sida. Även 1930 års motorfordonsförordning torde få anses innebära ett steg i rätt riktning, ehuru densammas tillämpning varit föremål för kritik bland annat av kungl. järnvägsstyrelsen, som i sin ovanberörda skrivelse den 9 februari 1931 krävt större målmedvetenhet av vederbörande myndigheter vid tolkningen av förordningens bestämmelser särskilt i fråga om prövningen av behövligheten och lämpligheten av läns trafik, å vilken tillstånd sökes, om innebörden av begreppet länstrafik och

de rättigheter, som tillkomma sådan, om tjänstgöringstidens längd i yrkesmässig trafik och om vidtagande av åtgärder i syfte att åstadkomma effektiv kontroll över att i motorfordonsförordningen intagna bestämmelser, vilkas överträdande är belagt med kriminellt ansvar, också bli efterlevda.

1930 och 1931 års riksdagsrevisorer hava slutligen haft sin uppmärksamhet riktad å förevarande fråga särskilt ur synpunkten av de risker staten såsom långgivare till enskilda järnvägar löper genom den allmänna försämringen av dessa järnvägars ekonomi. Revisorerna, som redan år 1930 beräknat statsverkets dittillsvarande förluster å lån till enskilda järnvägar till omkring 25,000,000 kronor, hava sålunda i sin senaste berättelse under påpekande av att statens förlust på senaste tid ytterligare stigit och för framtiden kunna antagas stiga i ännu hastigare takt framhållit, att samma svårigheter som här i landet även gjort sig gällande i Tyskland och där föranlett en trafikstadga för motortrafiken, genom vilken stadga trafikförhållandena mellan järnvägar och motorfordon reglerats. Revisorerna gjorde slutligen följande uttalande:

»Utan att ta ståndpunkt till frågan om en lösning efter likartade linjer vore lämplig hos oss, där under alla omständigheter sträng hänsyn måste tagas till vårt lands rätt skiljaktiga och egenartade förhållanden, vilja revisorerna med hänsyn till de enskilda järnvägarnas alltmer försämrade ekonomiska ställning samt den ökade risken för staten som långgivare och för ren driftinställelse framhålla önskvärdheten av att en allsidig undersökning snarast vidtages angående lämpligheten av åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken. Revisorerna vilja härvid framhålla, att de förutsätta, att en eventuell reglering av konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken icke får lägga hinder i vägen för en sund och för vårt näringsliv gagnelig utveckling av kommunikationsväsendet.»

Det bör slutligen bemärkas, att de ovanberörda missförhållandena inverka icke endast på järnvägarna, statliga och enskilda, och på staten i dess ställning som långgivare. Järnvägsekonomiens försvagande genom intrång från biltrafiken måste nämligen om den fortgår i samma takt som hittills — något som knappast torde kunna betvivlas — få ett vittgående inflytande även på järnvägarnas möjligheter att för sådana långväga större transporter, som aldrig kunna anförtros åt biltrafiken, erbjuda så låga frakter, som ur näringslivets synpunkt är angeläget.

På grund av vad sålunda anförts, och då det torde vara förenat med stora risker att längre låta de nuvarande förhållandena på detta område fortfara, får undertecknad hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t an-
hålla, att en ingående och allsidig utredning måtte med
det snaraste igångsättas rörande de åtgärder, som

från statens sida kunna vidtagas för reglering av förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken här i landet.

Stockholm den 22 januari 1932.

Edvin Leffler.
