

Nr 359.

Godkänd av första kammaren den 12 juni 1920.

Godkänd av andra kammaren den 12 juni 1920.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckt motion om verkställande av utredning rörande planmässigt ordnande av regelbunden automobiltrafik å lämpliga sträckor inom landet m. m.

(Statsutskottets utlåtande nr 185.)

Till Konungen.

Uti en inom riksdagen väckt motion har hemställts, *dels* att riksdagen ville i skrivelse till Eders 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, *dels ock* att riksdagen för sålunda angivet ändamål måtte bevilja å tilläggsstat för år 1920 ett belopp av 20,000 kronor samt å extra stat för år 1921 ett belopp av 50,000 kronor.

Beträffande de allmänna förutsättningarna för åstadkommande av regelbunden automobiltrafik inom vårt land har i motionen anförts följande:

»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.

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 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.»

I motionen har vidare erinrats om den pågående utredningen rörande åstadkommande av maskinell landsvägstrafik i de nordliga länen och framhållits, hurusom genom järnvägsstyrelsens försorg under senaste åren iordningstälts ett par vägsträckor i Bohuslän (sammanlagt 52 km.) för regelbunden automobiltrafik. I detta hänseende återropas en utredning, verkställd utav den av järnvägsstyrelsen anlitate undersökningsförrättaren, majoren I. Petersson, som bland annat yttrat 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 breddas, böra också givas 6,0 meters bredd. Härigenom vinnes också fördelen, att möten med automobiler och vanliga åkdon bli avsevärt underlättade. Det bör här anmärkas, att ortens hästar *inom mycket kort tid* vänja sig vid 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 bliva tillfyllest. För lösa äldre samt alla nya vägar erfordras ett bärlager av större skärv, som sedan täckes av ett vältat makadamlager.»

»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 försedd automobiltag, 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 — 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 — Grebbestad använda personomnibussen var försedd. Automobiltag inredas dels för persontrafik, dels för enbart godstrafik. Å personautomobiltag 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.

Godsautomobiltag är utrustat enbart för godstransport. Genom anbringande av några lösa bänkar kan emellertid ett sådant automobiltag 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.»

»En annan omständighet», anføres i motionen vidare, »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 fabriksamhällen 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 förevarande sammanhang redan nu vidröra denna elektrobilfråga och dess organisationsproblem, även om den möjligen ännu icke kan anses mogen för direkta åtgärder.»

Utvecklingen på automobilteknikens område har öppnat nya möjligheter för åstadkommande av regelbundna förbindelser olika orter emellan. För vårt lands del gäller detta särskilt sådana trakter, där behovet av bättre kommunikationer är synnerligen stort, men där trafiken icke kan tänkas nå en sådan omfattning, att de nationalekonomiska förutsättningarna för anläggandet av en järnväg föreligga. Och på samma sätt som staten lämnat och alltjämt lämnar sin medverkan vid anläggandet av nya järnvägsförbindelser inom landet måste befrämjandet av den nya trafikform, som möjliggjorts genom automobilväsendets utveckling, sägas vara ett statsintresse.

På det utvecklade stadium, vari spørsmålet om åstadkommande av en regelbunden automobiltrafik olika orter emellan för närvarande befinner sig, gäller det i första hand att åstadkomma en utredning rörande de allmänna förutsättningarna härför och det lämpligaste sättet för befrämjandet från statens sida av detta trafikmedels utveckling. Därmed är, såsom i motionen framhållits, alls icke sagt, att staten skulle direkt taga befattning med inrättande av regelbundna automobilrouter. Tvärtom torde det som 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.

Vad de nordliga länen beträffar har redan en dylik undersökning kommit till stånd. På framställning av landshövdingen i Norrbottens län har nämligen i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts den 31 december 1919 givna bemyndigande inom civildepartementet tillsatts sakkunniga med uppgift att verkställa utredning om lämpligaste sättet för anordnande av maskinell vägtrafik inom dessa län.

Men även inom andra delar av landet torde det mångenstädes visa sig möjligt att åstadkomma ett upphjälpande av bristen på kommunikationer genom inrättandet av automobiltrafik. Att så är fallet torde ligga i öppen dag och är för övrigt bestyrkt genom av järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ämnet gjorda uttalanden.

Riksdagen anser därför det motionsvis framställda förslaget om åstadkommande av en allmän utredning rörande frågan om förutsättningarna för ett ordnande av regelbunden automobiltrafik inom vårt land värt allt beaktande och har funnit sig böra i huvudsak bifalla motionen i ämnet. Förutom de allmänna trafikmöjligheterna skulle enligt riksdagens mening den kommande utredningen avse att klarlägga till-

hörande delar av själva vägproblemet, d. v. s. frågan om våra landsvägars bärighet vid automobiltrafik, de förstärknings- och ombyggnadsarbeten, som eventuellt böra ifrågakomma, den lämpligaste vägbredden samt lutningsförhållanden m. m., och även problemet om den ändamålsenligaste fordonstypen tarvar i samband därmed en ingående undersökning med beaktande av de särskilda förhållandena i olika delar utav landet. Det torde vara otvivelaktigt, att de klarläggande resultat, som stå att vinna genom en dylik utredning, lämpligt begränsad och målmedvetet bedriven, motivera densammes företagande.

I motionen har förutsatts, att den kommande utredningen skulle äga rum genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg under medverkan av styrelsens tjänstemän. Med hänsyn därtill, att särskilda sakkunniga redan tillkallats, vilkas uppdrag visserligen lokalt begränsats, men i övrigt i väsentliga delar sammanfaller med det utredningsarbete, varom nu är fråga, synes det emellertid även kunna ifrågakomma, att nu ifrågavarande allmänna undersökning verkställles genom i huvudsak samma sakkunniga, utan att därigenom det åt dessa uppdragna arbetet utsträcktes över någon längre tid. Något avgörande härutinnan torde dock icke nu behöva företagas, utan synes det böra ankomma på Eders Kungl. Maj:t att härom fatta beslut, liksom ock att fastställa de närmare grunderna för utredningens verkställande. I sistnämnda hänseende förutsätter emellertid riksdagen, att planen för undersökningen begränsas att omfatta arbetsuppgifter, som kunna tänkas leda till praktiska resultat, utan att själva utredningsarbetet gives alltför stor omfattning.

Uti motionen har tillika hemställts om anvisande av särskilt anslag för undersökningarnas bedrivande. Då emellertid Eders Kungl. Maj:t, oavsett om dylikt anslag beviljas, torde hava tillgång till medel härför, har riksdagen i detta hänseende icke ansett sig böra bifalla motionen.

Under återopande av vad riksdagen sålunda anfört får riksdagen anhålla, att Eders Kungl. Maj:t ville föranstalta om en allmän utredning av frågan om förutsättningarna och lämpligaste sättet för ordnande av regelbunden automobiltrafik inom landet.

Stockholm den 12 juni 1920.

Med undersätlig vördnad.