

Nr 315.

Av herr **Lundquist** i Rotebro, *angående reglering av förhållandet mellan automobiltrafiken å ena sidan samt övriga kommunikationsföretag å den andra.*

Motortrafikens snabba och kraftiga utveckling i vårt land under de senare åren har obestriddligen i många hänseenden varit till väsentligt gagn. Avstånden ha förkortats, landsbygdens kommunikationer ha förbättrats, nya och bekväma transportleder ha öppnats. Å andra sidan har denna oerhörda utveckling medfört sådana konsekvenser för de äldre kommunikationsmedlen, järnvägar och sjöfarten, att stora delar av dessa redan försatts eller i varje fall allvarligt hotas att försättas i nära nog ekonomiskt nödläge. Upprepade framställningar ha också under de senaste åren ingivits till Kungl. Maj:t från såväl järnvägsväsendets som sjöfartsnäringsens målsmän om åtgärders vidtagande för att rätta till en utveckling, som eljest hotar att till landets skada ej enbart i grund förstöra de äldre kommunikationsföretagens ekonomi, utan även onyttiggöra och förstöra betydande kapitalbelopp, som av det allmänna investerats i dessa. Några initiativ i sådan riktning ha dock trots detta ännu icke av Kungl. Maj:ts vidtagits med undantag dels för det sammanträde, som hölls i Stockholm i maj 1927 på initiativ av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, dels ock för utfärdandet av den nya motorfordonsförordningen av den 20 juni 1930.

Då det problem, det här gäller, obestriddligen har ur olika synpunkter den största betydelse för vårt land och dess näringsliv, tillåter jag mig att fästa riksdagens uppmärksamhet på frågan.

Till belysande av motortrafikens utveckling och nuvarande omfattning må till en början erinras om att under den tioårsperiod, som ligger mellan åren 1920 och 1930, bilantalet i landet har ökat från cirka 7,000 till cirka 150,000, alltså mer än 20-dubblats, samt bensinimporten stigit från omkring 20,000 ton till omkring 300,000 ton, d. v. s. omkring 15-dubblats. Under samma tid hava i automobiler och anordningar för dessa investerats det för svenska förhållanden ofantliga beloppet av inemot en miljard kronor och den årliga driftkostnaden för automobilerna beräknas uppgå till över 350 miljoner kronor. Ses denna sistnämnda summa mot bakgrunden av det förhållandet, att landets stats- och enskilda järnvägar tillsammans ha en årlig bruttoinkomst av cirka 345 miljoner kronor (år 1930) och att den inrikes sjöfarten inseglar cirka 43 miljoner kronor per

är, synes det stå klart, att bilismen redan nått en sådan utveckling, att hela landets kommunikations- och transportväsen genom det nya kommunikationsmedlets tillkomst kommit i ett väsentligt ändrat läge, som påkallar statsmakternas uppmärksamhet och ingripande, för att den fortsatta utvecklingen på kommunikationsväsendets område må bliva ur nationalekonomisk synpunkt sund och tillfredsställande.

Att här ingående behandla frågan om de ekonomiska verkningarna av den nuvarande ordningen synes mig icke erforderligt. Dessa förhållanden äro redan i vidlyftiga inlagor till Kungl. Maj:t från de olika kommunikationsföretagens målsmän ingående klarlagda. Jag inskränker mig därför till att i detta hänseende endast erinra om att enligt järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 inkomstminskningen för landets järnvägar till följd av den bilkonkurrens, som *tillkommit efter ingången av år 1926*, beräknades år 1930 ha stigit till omkring 30 miljoner kronor per år. Med hänsyn till det stora antal bilar, som även efter utgången av 1930 insatts i konkurrenstrafik, torde järnvägarnas inkomstminskning enbart sedan år 1926 för närvarande uppgå till 35—40 miljoner kronor årligen. Vad detta betyder av ekonomiska svårigheter för landets järnvägar, torde lätt inses. Det avbräck, bilkonkurrensen vållar dessa, är så mycket allvarligare, som samtidigt med den ofantliga ökning av tillgängliga transportmedel, som bilismens utveckling medfört, den totala transportvolymen minskat. Ett utpräglat fraktkrig med dess ödeläggande konsekvenser har därav blivit följden.

Redan år 1926 visade det sig, att antalet resande och ton gods på järnvägarna starkt minskades och att ett flertal av våra mindre järnvägar stodo inför utsikten att få sin ekonomi i grund förstörd på grund av den alltmera tilltagande bilkonkurrensen. För de större järnvägarna hade de ekonomiska följderna visserligen ännu icke hunnit att bliva lika allvarliga, men bilkonkurrensen hade dock för deras vidkommande redan kännbart minskat möjligheterna att tillgodose trafikanternas krav på billiga godstransporter.

Den 23—25 maj 1927 hölls, såsom ovan framhållits, på initiativ av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ett sammanträde i Stockholm för överläggningar i den alltså redan då aktuella frågan rörande järnvägs- och automobiltrafik. I sitt inledningsanförande betonade dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, att brytningen mellan vårt gamla järnvägsväsen, som varit en av de viktigaste faktorerna för hittills vunnen utveckling, och den nya landsvägs- trafiken skapat ett ekonomiskt problem, som under de senaste åren blivit alltmer brännande, att järnvägarnas betryckta ställning i denna strid försvarats genom den ekonomiska konjunkturen, att det var av vikt att genom överläggning mellan samtliga parter få såväl själva denna fråga som de olika önskemålen allsidigt och sakkunnigt belysta samt de vägar klarlagda, på vilka det fortsatta arbetet med framgång kunde bedrivas.

Sammanträdet i fråga var således avsett att bilda en utgångspunkt för vidare åtgärder till transportproblemets lösning.

Fem år ha i det närmaste förflutit, sedan denna konferens avhölls, men ännu har från statsmakternas sida överhuvud tuget ingenting åtgjorts — med undantag för den nya motorfordonsförordningens utfärdande — för att söka vinna ordning och reda i transportproblemet, och detta trots att förhållandena sedan dess än mer förvärrats.

Till belysande av den ekonomiska situationen för de enskilda järnvägarna meddelas följande uppgifter, hämtade ur Svenska järnvägsföreningens underdåniga skrivelse den 12 december 1931. För månaderna januari—augusti 1930 visade 47 banor med en sammanlagd banlängd av 5,582 kilometer en vinst av tillhopa cirka 5.3 miljoner kronor, medan 63 banor med en banlängd av 4,460 kilometer visade förlust på sammanlagt cirka 3.4 miljoner kronor. För samma tidsperiod år 1931 var det endast 27 banor som visade vinst — sammanlagt blott cirka 1.5 miljon kronor — under det att 76 banor gingo med förlust, sammanlagt 6.9 miljoner kronor. Dessa siffror tala sitt tydliga och hårda språk och giva vid handen, att det *ordnade* transportväsen, som det privata järnvägsnätet trots allt ännu utgör och som icke inom överskådlig tid om ens någonsin lär kunna ersättas av automobilerna, till betydande del står inför sin ruin och endast kan räddas från ekonomiskt sammanbrott genom snabba och kraftiga åtgärders vidtagande.

För statens järnvägars vidkommande föreligger givetvis icke sådan risk. Det ekonomiska utfallet av statsbanerörelsen blir emellertid, om den nuvarande utvecklingen obehindrat får fortgå, med nödvändighet sämre och sämre och utsikterna att erhålla förräntning av i statsbanorna nerlagt lånekapital mindre och mindre. — Förräntningsutsikterna minskas givetvis ytterligare i hög grad genom det successiva tvångsöfverförandet till statsbanenätet av den ena oekonomiska privatjärnvägen efter den andra. — Det blir alltså skattebetalarna, som få bära de ekonomiska konsekvenserna av den trafikavledning från järnvägarna till biltrafiken, som genom statsmakternas passivitet oavslåfligt pågår i alltmer ökat tempo.

En sund utveckling kräver helt naturligt plats för det nya kommunikationsmedlet vid sidan av de äldre. Kommunikationsföretagen äro till för landets och näringslivets skull och icke omvänt och järnvägarna kunna därför helt naturligt icke göra anspråk på att få stänga ute andra kommunikationsmedel, som visa sig kunna bättre än järnvägarna fylla ett visst trafikbehov. *Det gäller alltså att söka komma till livs icke konkurrensen i och för sig mellan de olika transportmedlen utan endast den del därav, som med fog kan betecknas som nationellt olämplig och som möjliggjorts och alltså möjliggöres genom de ojämna villkor, som genom statsmakternas hittillsvarande hållning gälla i olika avseenden för de olika kommunikationsföretagen.*

Att olämplig, ja till och med osund konkurrens förekommer i stor utsträckning från motortrafikens sida, torde icke kunna bestridas, och har för övrigt ingående klarlagts i de många inlagorna till Kungl. Maj:t i denna fråga från de äldre kommunikationsföretagens sida, ja även i bilorganisationernas egna framställningar om statsingripande. Jag ber att på denna punkt få hänvisa till de olika framställningar, som under de senare åren sålunda inkommit till Kungl. Maj:t och inskränker mig till att här endast anföra några synpunkter rörande förekomsten av sådan motortrafik, som ur det allmännas synpunkt icke kan anses motiverad eller behövlig, ävensom beträffande de ojämna villkor, under vilka konkurrensen de olika transportmedlen emellan till följd av statsmakternas hållning äger rum.

Vad först angår förekomsten av omotiverad och obehövlig biltrafik, torde denna numera var mest omfattande beträffande godstrafiken. I fråga om persontrafiken kan det nog sägas, att den motortrafik, som där förekommer, främst med omnibussar, till stor del är sund och till verklig fördel för trafikanterna. En betydande samtrafik bedrivs mellan olika järnvägs- och omnibuslinjer å olika håll inom landet. Dessa från järnvägsnätet utsträlade omnibuslinjer komplettera på ett naturligt sätt järnvägarna och bli enbart till fördel.

Emellertid förekommer i betydande utsträckning omnibustrafik även å linjer, som löpa parallellt med befintliga järnvägar och som sålunda med statsmakternas gillande bedriva direkt konkurrens med dessa. I många fall är denna omnibustrafik motiverad och konkurrensen därför också nödvändig. Behov kan t. ex. föreligga av buss- och bilkommunikationer till och från bygder på längre avstånd från och mellan järnvägsstationerna. Antalet tåglägenheter kan också vara så litet, att det icke kan tillgodose berättigade anspråk på förbindelser åt olika håll. Erfarenheten visar emellertid, att omnibustrafik på vissa håll tyvärr medgives av myndigheterna långt utöver vad som med hänsyn till det verkliga trafikbehovet kan anses skäligt och utan hänsynstagande vare sig till den tågplan, som järnvägen tillämpar, eller till de ekonomiska konsekvenser, medgivandet får för den järnvägslinje, som utsättes för trafikavledningen. Erfarenheten visar också, att bil- och bussägarna i många fall äro så ogenerade i sin konkurrens, att med järnvägarna direkt konkurrerande bil- och bussföretag använda sig av järnvägens områden och väntsalslokaler som busstation i stället för att själva anskaffa väntkiosk eller dylikt. Försök från järnvägens sida att få ett slut på detta »snyltgästande» hava misslyckats.

I fråga om lastbilstrafiken råder för närvarande på här ifrågavarande område ett sannskyldigt oeffterrättighetstillstånd till följd av de senare årens för att ej säga det allra sista årets mer och mer skärpta konkurrenskamp från lastbilarnas sida. Att här ej står rätt till, därpå givas dagligen bevis, och de organiserade lastbilägarnas egna försök att bringa

ordning i detta virrvarr tyda även på, att reglerande åtgärder med nödvändighet erfordras. Under den allra sista tiden ha ofta förekommit så låga befodringsavgifter vid användandet av biltransport, att det utan några större räkneoperationer står fullkomligt klart, att de tillämpade biltaxorna i stor utsträckning ej äro grundade på sunda eller bärande ekonomiska kalkyler. Exempel finnas på tillämpning i stor utsträckning av sådana avgifter som 80—90 öre per 100 kilogram för ett transportavstånd av 8—9 mil, 1 krona 50 öre per 100 kilogram å avstånd om 14—15 mil etc. och detta även vid last i endast en riktning.

Hur är det då möjligt, att lastbilarna kunna tillämpa så låga taxor och därmed bedriva en så osund konkurrens, som nu är fallet, inte blott gentemot andra kommunikationsmedel utan även inbördes? Ja, orsakerna äro säkerligen många och vitt skilda.

En av anledningarna har säkerligen varit den ofta förekommande överbelastningen av bilarna. Någon förbättring härutinnan har måhända under senaste tid inträtt i och med den något effektivare övervakning av motorfordonsförordningens föreskrifter, som i vissa län genomförts. Emellertid har den närmaste följden härav åter blivit endast, att användandet av de egendomligt nog skattefria släpvagnarna till lastbilarna tilltagit. Överskridandet av den tillåtna maximihastigheten har vidare med all sannolikhet varit och är alltså en bidragande orsak till att biltaxan kan hållas nere, i det att härigenom bland annat möjliggöres för bilägarna att även på relativt långa avstånd utföra flera turer per jämförbar tidsenhet. Att maximihastigheten synnerligen ofta överskrides, torde icke kunna bestridas. Detta överskridande av den största tillåtna hastigheten är emellertid icke bara en kraftigt verkande faktor i den osunda konkurrensen utan innebär givetvis dessutom ett synnerligen farligt osäkerhetsmoment i vägtrafiken, varför även ur denna synpunkt särskilda åtgärder synas påkallade.

De huvudsakligaste anledningarna till de låga lastbilstaxorna torde emellertid vara att söka i andra och mera betydelsefulla omständigheter, nämligen:

det stora antalet lastbilägare med ty åtföljande hård konkurrens även mellan dessa inbördes samt den synnerligen omfattande linjetrafik, som dessa med och utan tillstånd bedriva;

den betydligt längre arbetstid, som tillämpas för lastbilschaufförerna, synnerligast de många av dessa, som äro egna lastbilägare;

de lätta betalningsvillkor, på vilka bilfirmorna försälja automobiler samt

den omständigheten, att lastbilstrafiken, vilket i regel antages, icke hittills belastats med de kostnader, som den förorsakar för det allmänna, i vägunderhåll m. m., utan att dessa kostnader i stor utsträckning uttagas skattevägen.

Vad först angår antalet lastbilägare och lämnade trafikstillstånd, är det

både känt och erkänt, att tillstånd till bedrivande av yrkesmässig lastbilstrafik av länstyrelserna lämnats och alltjämt lämnas i en omfattning långt utöver förefintligt behov och sålunda i uppenbar strid mot motorförordningens föreskrift och andemening.

I alldeles särskild grad har länsstyrelsernas frikostighet med trafik-tillstånd gjort sig gällande, när det varit fråga om tillstånd till *läns-
trafik*. Detta skulle måhända ej i och för sig behöva medföra alltför betänkliga konsekvenser, om icke i stor utsträckning detta tillstånd utnyttjades på sådant sätt, att den medgivna länstrafiken i praktiken blir ingenting annat än regelbunden *linjetrafik*, trots att tillstånd till sådan icke erhållits.

I detta sammanhang må erinras om, hurusom större firmor, som med egna bilar distribuera sin produktion till olika delar av landet, men som ej för egen räkning ha några returtransporter, låta sina chaufförer skaffa sig länstrafiktillstånd, varigenom dessa sättas i tillfälle att på återvägen med sin firmas bilar utföra transporter för andra företag eller firmor.

Vid utarbetandet av den nya motorfordonsförordningen har man med all sannolikhet icke tänkt sig, att konkurrens med järnvägarna i form av fasta landsvägslinjer skulle uppstå ur den s. k. länstrafiken. Utvecklingen har emellertid gått i helt annan riktning än som sålunda beräknats.

Jag ber att som exempel på sådan faktisk reguljär linjetrafik, som utan tillstånd förekommer, endast få erinra om den rörelse, som av »centraler» för bilgods bedrivs i olika delar av landet. Dessa och liknande firmor ha endast i mindre utsträckning, i vissa fall kanske ej alls egna bilar för utförande av transporter, utan det är i stället så ordnat, att de hava vanlig godsmottagning från affärsmän och andra i den egna staden ungefär på sätt, som sker i ett järnvägens godsmagasin. Lastbilschaufförer från olika håll i landet, som komma till en stad med sådan bilgodscentral med last av ena eller andra slaget, anmäla här sin ankomst och önskan om returlast, eventuellt tages last till annan plats på hemvägen, varifrån last till hemorten kanske redan är påtingad. Denna lastbilstrafik förekommer i så stor utsträckning och med sådan regelbundenhet, att »centralen» kan i sina annonser och reklamcirkulär utbjuda dagliga, regelbundna transporter till en mängd platser enligt fastställd, tryckt taxa. Härigenom uppstår faktiskt ren linjetrafik, vilken dock i regel icke drabbas av lagens arm, enär den bedrivs under hägn av respektive lastbilägares länstrafiktillstånd.

Vad beträffar *arbetstiden* gäller i stor utsträckning, att de lastbilschaufförer, som för närvarande konkurrera på fraktmarknaden, äro egna bilägare och ofta tillämpa en nära nog obegränsad arbetstid.

Järnvägarna äro bundna av 8-timmarslagen, men den stora massan bilföretag faller icke under dessa bestämmelser. Av lokomotivpersonalen

kan i regel uttagas en arbetstid, som icke ens uppgår till 7 timmar — och utövas här sträng kontroll, att tjänstgöringstidsbestämmelserna efterlevas. — En motorförare i trafik åter är, då det gäller alla de många små bilföretagen, endast underkastad motorfordonsförordningens föreskrift, att arbetstiden under loppet av 24 timmar i regel icke får överstiga 13 timmar, raster däri inbegripna. Någon effektiv kontroll av denna föreskrifts efterlevnad äger ju ej heller rum och kan väl knappast med nuvarande administration utövas. En arbetstid av 12—15 timmar per dygn för lastbilschaufför i trafik är ingen ovanlighet. Den mindre personal, som de många små bilföretagen därigenom behöva, är givetvis för dem en väsentlig fördel i konkurrensen. En onormalt lång arbetstid är emellertid icke blott en kraftigt bidragande orsak till de i konkurrenshänseende osunda priser, lastbilarna för närvarande mången gång erbjuda, utan den är också den direkta anledningen till skrämmande ofta återkommande svåra olyckor, många med dödlig utgång.

De villkor, på vilka en lastbil kan förvärvas, äro som bekant för närvarande synnerligen liberala. Avbetalnings- och »köp på växel»-systemet florerar här kanske i större utsträckning än på något annat område. Lättheten att på avbetalning erhålla en lastbil har i förening med betrycket inom jordbruksnäringen och den tilltagande arbetslösheten fört därhän, att massor av unga män kastat sig på lastbilsföretag som näringsfång. Denna omständighet behövde givetvis icke i och för sig verka i taxesänkande riktning, men de lastbilägare, som här närmast avses, basera sällan sina taxor på sunda ekonomiska kalkyler. En förestående avbetalning eller växelomsättning, som skall fullgöras, tvingar ej sällan vederbörande »bilägare» att för snart sagt vilken avgift som helst utföra en transport bara för att få kontanter för tillfället — utan hänsynstagande till de konsekvenser, som härigenom skapas, ja icke ens till om de egna självkostnaderna bliva tillnärmelsevis täckta. Att frakten under alla förhållanden bör inbegripa medel även till ersättning av den snart förslitna bilen, bortser man alltför ofta från. Konkurer äro också vanliga inom denna bransch, men detta medför ingen ändring i konkurrensförhållandena. Kan en person icke fullgöra sina betalningsskyldigheter, stå hos bilfirman spekulanter i kö, färdiga att övertaga bilen på enahanda villkor — och så fortsättes spelet.

Som exempel på den oerhörda lätthet, med vilken för närvarande automobiler »köpas», ber jag få relatera följande fall:

En person, som på yrkande av borgenärer ålagts avlägga utmätningsed i en stad i södra Sverige, infann sig försent inför vederbörande myndighet och uppgav som anledning härtill, att han, som färdats med automobil till platsen för edens avläggande, icke förr kunnat få sin bil parkerad. Då någon bil icke fanns upptagen bland de till några 10-tals kronor uppgående tillgångarna (utgörande en jaquette, ett par skor o. dyl.), tillfrågades gäldenären om orsaken härtill och förklarade han då, att

bilen vore köpt på avbetalning och att han av köpeskillingen endast erlagt 100 kronor som en första avbetalning.

Vad slutligen rör *lastbilstrafikens bidrag till de kostnader, den vållar*, råder det väl för närvarande en ganska enhällig mening därom, att detta bidrag hittills varit otillräckligt. I detta faktiska förhållande ligger nog också utan tvivel en mycket betydande orsak till det nuvarande tillståndet. I nu ifrågavarande avseende äro främst järnvägarna och i viss mån sjöfarten distanserade. Järnvägarna ha att själva svara för kostnaderna för sina anläggningar och även för övervakandet och underhållet av desamma. Bilarna åter trafikera vägar, som till väsentlig del bekostats och underhållas av skattebetalarna. Visserligen avkrävas bilarna avgifter i form av bilskatt, som användes till vägunderhåll och vägförbättringar. Men dessa avgifter ha hittills icke varit av sådan storleksordning, att de motsvara järnvägarnas kostnader i detta avseende för sina anläggningar. — Enligt en av den framstående vägmannen, civilingenjör Paul Vretlind gjord utredning, som återfinnes i december-numret 1931 av tidskriften »Jorden Runt», har under åren 1906—1930 på vägunderhåll och vägbyggnader i landet nedlagts icke mindre än 904 miljoner kronor, till vilket belopp bilskatten icke bidragit med mera än 194 miljoner kronor. — Vad sjöfarten beträffar, äger ett liknande förhållande rum. Utom att den är betungad med de allmänna sjöfartsavgifterna, drabbas den av hamn-, lots- och andra avgifter. Den hårda bilkonkurrensen försvårar även sjöfartens ställning gent emot järnvägarna, därigenom att bilkonkurrensen tvingar järnvägarna att till det yttersta sänka sina avgifter, vilket givetvis direkt återverkar ofördelaktigt på sjöfartens konkurrensmöjligheter även gentemot järnvägarna.

Ända till dess att motortrafiken gjorde sitt intåg i vårt land, höllo sig vägkostnaderna, jämförda med nuvarande förhållanden, inom relativt snäva gränser. Sedan motortrafiken börjat att utvecklas, visade sig omedelbart en kraftig stegring av väghållningskostnaderna, en stegring som sedan någö följt automobiltrafikens utveckling. Totalkostnaden för landsbygdens vägväsen, som år 1913 var cirka 15 miljoner kronor, steg till cirka 69.5 miljoner kronor år 1928 och torde för närvarande uppgå till inemot 90 miljoner kronor. Den totala väglängden har ökat endast obetydligt, från cirka 67,000 kilometer till cirka 70,000 kilometer. De under senare åren gjorda trafikeräkningarna hava visat, att omkring 90 procent av samtliga transporter å landsvägarna numera äga rum med motorfordon. Trots detta och trots den stegring, automobilskattemedlen undergått, bäras endast cirka 75 procent av vägkostnaderna av bilarna. Det resterande uttages av andra skatteobjekt, bland andra de enskilda järnvägarna, vilka senare dessutom även få i stor utsträckning själva bära kostnaderna för bland annat säkerhetsanordningar vid vägkorsningar, som åtminstone i många fall uteslutande tillkommit för automobilismens räkning.

Inom den svenska administrationen i allmänhet, speciellt den del, som avser kontroll av viss rörelse eller verksamhet, såsom bankrörelse, järnvägstrafik m. m. blir företagaren belastad med kostnaderna för den kontroll, som kräves från samhällets sida. Det synes icke finnas anledning att göra undantag från denna regel i fråga om automobiltrafiken. Den bör underkastas en effektiv kontroll och själv betala kostnaderna därför, detta så mycket mera, som det är uppenbart, att de brott mot gällande motorfordonsförordning, som ofta förekomma, i viss utsträckning utgöra en förutsättning för den ödesdigra konkurrens, som bilarna för närvarande utöva.

Bärande skäl torde icke kunna anföras för att skattebetalarna i den omfattning, som nu är fallet, skola deltaga i de kostnader, biltrafiken som sådan föranleder. En jämförelse mellan å ena sidan skattebetalarnas vägskaftessummor på landsbygden såväl för jordbrukets utöfvere som för löntagare i allmän och enskild tjänst, och å andra sidan det belopp, en lastbilägare betalar i bilskatt, synes otvetydigt visa, att den fördelning av vägbördorna mellan biltrafiken och skattebetalarna, som för närvarande äger rum, icke sker vare sig med hänsyn till den nytta, vederbörande har av vägväsendet, eller den slitning av vägarna, som vederbörande vållar.

Såsom av det ovan sagda framgår och för övrigt torde vara väl bekant, torde huvudorsakerna till de äldre kommunikationsföretagens nuvarande prekära läge knappast vara att söka i dessas underlägsenhet, allmänt taget, i förhållande till det nya transportmedlet, automobilerna. Ej heller torde dessa senare kunna fylla en järnvägs för samhället och näringarna viktigaste funktioner, nämligen att mot låga avgifter verkställa massbefordran av resande och gods. Gärna och villigt må medges, att biltrafiken i vissa fall kan giva bättre transportförhållanden än järnvägarna och att den i vissa fall medför en mot utgifterna svarande rent ekonomisk nytta, men en låg fraktkostnadsnivå för masstransporterna vid järnvägarna torde dock hava för jordbruket och näringslivet i övrigt en betydligt mer ingripande betydelse än de fördelar i andra hänseenden, bilismen kan skänka. Fraktkostnaden för industriens och jordbrukets råvaror och produkter är en faktor, med vilken företagarna ha att räkna, när de kalkylera bärighetsutsikterna för ett företag. Statsmakterna kunna icke gärna underlåta att taga hänsyn härtill.

Som bekant har järnvägarnas tariffsystem med hänsyn till näringslivet hittills varit så uppbyggt, att avgifterna för en stor del av godstrafiken, nämligen det lågvärdiga massgodset, legat under genomsnittskostnaden, vilket möjliggjorts därigenom, att järnvägarna tillämpa högre fraktagifter för den övriga delen av de transporterade varuslagen, vilken består av relativt högvärdiga godsslag. Med dessa höga tariffer har avsetts att täcka större delen av järnvägarnas fasta kostnader, under det att tarif-

ferna för det lågvärdiga godset beräknats skola lämna endast oväsentliga bidrag härtill.

Med sistnämnda förhållande sammanhänger det mest allvarliga i automobilernas konkurrens med järnvägarna, i det att automobilerna suga till sig en väsentlig del av järnvägarnas visserligen icke totala trafik men av deras mest givande transporter, det *högvärdiga* godset, och på så sätt allvarligt rubba järnvägstaxestystemet och balansen i järnvägsbudgeten.

Att, därest denna avledning från järnvägarna av de bättre betalda transportererna får obehindrat fortsätta som hittills, järnvägarna skola kunna fortsätta att verkställa de för jordbruk och näringsliv i övrigt nödvändiga masstransporter till samma låga avgifter som hittills, lär — utan direkta statsanslag för ändamålet — icke vara möjligt. En höjning åter av tarifferna för det lågvärdiga godset till ersättande av det bidrag till de fasta kostnaderna, som bortfaller i och med att bilarna frångåta järnvägarna det högvärdiga godset, står i uppenbar strid med industriens, handelns och jordbrukets intressen och behov.

Ett ingripande från statsmakternas sida synes med hänsyn till vad ovan framhållits ofrånkomligt. Denna uppfattning synes för övrigt delas även av åtminstone de *organiserade* företagarna inom automobiltrafiken. Trots den faktiska subventionering av denna senare, som måste anses ligga däri, att biltrafiken icke betalar de kostnader, den förorsakar, trots den otillräckliga kontrollen å densamma, varigenom åsidosättande av gällande säkerhetsbestämmelser ofta förekommer, trots ganska stor frihet från skyldigheter vid utövandets av sin näring vädja nämligen företagarna inom automobiltrafiken även å sin sida om skydd mot alltför riklig tillgång på transportmedel. Härav synes framgå, att, därest utvecklingen får fortsätta utan några reglerande åtgärder, även den ordnade biltrafiken känner sig hotad.

Såsom förhållandena utvecklats, synes den enda framkomliga vägen för att rädda landets transportväsen från kaos vara rationalisering av detsamma. Genom inbördes långt driven, på sina håll osund konkurrens, sådan den hittills utvecklats sig, förorsakas endast förluster för landet av oerhörda mått, förluster, som i detta fall dessutom högst oförmånligt inverka på handelsbalansen. — Importen av automobiler och automobilbränsle betyder för närvarande en oerhörd kapitalexport per år. Enbart för bensin torde det årliga beloppet uppgå till omkring 50 miljoner kronor. Till jämförelse må nämnas, att statsbanornas hela bränsleimport för närvarande stannar vid omkring 6 miljoner kronor per år. — Reglerande åtgärder måste vidtagas, så att en sundare uppdelning av trafiken ger sig och så att det blir möjligt för kommunikationsväsendet att underlätta industriens, handelns och jordbrukets upprätthållande i den alltmer hårda konkurrensen med utlandet. Den passivitet från statsmakternas sida, som på detta område hittills ådagalagts, måste anses olycklig, för att ej säga äventyrlig, och torde i längden vara ohållbar.

Givetvis stöter det på stora svårigheter att träffa de rätta dispositionerna, då det gäller ett problem som det föreliggande. Onödiga restriktioner böra helt naturligt icke ifrågakomma gentemot det nya trafikmedlet. Krav på sådana torde ej heller från något håll ha framförts. Vad som emellertid bör åstadkommas och måste åstadkommas, är en förnuftig och rimlig utjämning av förhållandet mellan de olika transportmedlen. För att detta skall kunna åstadkommas, erfordras utan dröjsmål såväl omedelbara åtgärder som en ingående och allsidig utredning, varvid med fördel jämväl bör studeras de åtgärder, som redan vidtagits i andra länder, som haft eller ha att brottas med enahanda problem. Särskilt Tyskland och Österrike synas på detta område ha att uppvisa åtskilliga vidtagna dispositioner av intresse även för svenska förhållanden.

I fråga om förslag och synpunkter, som vid en sådan statsmakternas mellankomst synas böra komma under övervägande, tillåter jag mig peka på några.

Trafiktillstånd bör ej av myndigheterna lämnas för biltrafik i annan utsträckning än som kan anses vara för befolkningen och näringslivet verkligen *behörlig*, d. v. s. att gällande motorfordonsförordnings ordalydelse och andemening bör — i motsats till vad nu i stor utsträckning synes vara fallet — effektivt följas. Inkommande framställningar böra ingående prövas. Det synes välbetänkt, att, därest länsstyrelserna skola ha kvar befogenheten att bevilja tillstånd för läns- och linjetrafik, en särskild nämnd inom varje län skapas att adjungeras med länsstyrelsen vid behandlingen av dessa framställningar. I denna nämnd böra sitta representanter bland annat för berörda järnvägs-, sjöfarts- och redan existerande bilföretag. En sådan åtgärd synes för övrigt kunna omedelbart utan behov av vidare utredning företagas.

En begränsning av trafiktillstånden, vad angår det område, inom vilket sådant må gälla, borde komma till stånd liksom även fastare regler för trafiktillståndets lämnande, avgiftsberäkning och expeditiönsförfarande m. m. Vad i Tyskland finnes stadgat i dessa avseenden torde vara av intresse. Där gäller, att tillstånd till linjetrafik erfordras, om någon mot betalning för annans räkning befordrar gods på längre avstånd än 50 kilometer. Detta innebär, att trafiktillstånd fordras icke blott för regelbundna utan även för enstaka transporter, däri inbegripet de återtransporter, som utföras med ett företags (handels- eller industriföretag) egna bilar för annans räkning. Undantagna från bestämmelserna äro endast ett företags egna transporter. Trafiken å avstånd intill 50 kilometer är helt fri. För biltrafiken gälla av rikskommunikationsministern fastställda taxor, som äro så avvägda, att konkurrensen mellan järnväg och bil bedrives under lika villkor och att järnvägarnas godstariffsystem icke förstöres. Biltransport till lägre avgifter än enligt denna fastställda taxa är förbjuden. Fraktsedlar skola utfärdas. Noggranna kontrollföreskrifter finnas utfärdade och stränga straffbestämmelser

gälla för överträdelse av de utfärdade bestämmelserna. Automobil, som användes i olaga trafik, kan beslagtagas, även om den icke tillhör den skyldige. Speciellt för godstrafiken gäller, att, om någon underbjuder den för godstrafik fastställda taxan, böter utdömas till ett belopp av 100 gånger skillnaden mellan den erbjudna och den fastställda befodringsavgiften.

Transportplikt bör införas för dem, som tillåtas bedriva yrkesmässig biltrafik, för att härigenom få till stånd likställighet i detta avseende mellan de olika kommunikationsmedlen.

Bestämmelserna i motorfordonsförordningen böra förtydligas, så att de icke, såsom för närvarande är fallet, tolkas i betydelsefulla hänseenden olika å olika håll. Särskilt oklar synes definitionen i § 24 på »linjetrafik» vara. Som exempel må nämnas följande. Genom utslag den 6 oktober 1931 dömde polisdomstolen i Malmö en automobilägare till att böta 100 kronor för utövandet av *linjetrafik* utan att vara därtill berättigad. Vederbörande, som innehade tillstånd att idka *länstrafik* inom Malmöhus län med stationsort i Eslöv, hade sedan längre tid tillbaka utfört regelbundet körslor för visst mejeris räkning från Eslöv till Malmö samt efter avtal med »Bilåkarnas Magasin» i Malmö alltsedan februari månad 1931 med samma automobil verkställt transport för magasinets räkning av varor, som inlämnats till detta för beföring till mottagare, huvudsakligen bosatta i Eslöv och Kävlinge eller trakten däromkring. Polisdomstolen fann, att de för »Bilåkarnas Magasins» räkning utförda transporter måste anses ha utförts med sådan regelbundenhet och under sådana förhållanden i övrigt, att sagda trafik vore att hänföra till *linjetrafik*, för vars utövande svaranden hade varit skyldig att innehava särskilt tillstånd. Polisdomstolens utslag upphävdes emellertid genom utslag den 30 december 1931 av hovrätten över Skåne och Blekinge, vilken fann, att den trafik, vederbörande bedrivit, ej kunde anses vara att hänföra till linjetrafik. I liknande mål beträffande trafik Örebro—Stockholm har Svea hovrätt däremot haft samma mening som polisdomstolen i Malmö i ovan relaterade fall. För den allmänna meningen torde det stå ganska klart, att yrkesmässig trafik av sådan regelbundenhet som i här ifrågavarande fall praktiskt taget måste anses hänförlig till sådan linjetrafik, som i motorfordonsförordningen avses, vadan lagändring synes påkallad.

Icke minst ur säkerhetssynpunkt synes det erforderligt att väsentligt skärpa de bestämmelser om maximiarbetsid för chaufför, som för närvarande gälla, detta jämväl för bilägaren själv som chaufför. Antalet bilolyckor i vårt land är i jämförelse med förhållandena vid andra kommunikationsföretag oerhört stort. Det framhålles med skärpa — och detta med all rätt — att av spritdrycker påverkad person icke äger rätt att framföra bil. Men om en uttröttad och över hövan ansträngd förare förorsakar en olycka — varpå exempel tyvärr icke saknas — så anses detta

icke brottsligt. Och dock torde det väl vara så, att trötthet hos föraren är ungefär lika farlig för trafiksäkerheten på vägarna som spritmissbruk.

Kontrollen över efterlevnaden av motorfordonsförordningens bestämmelser måste betydligt skärpas. Det bör icke få fortgå som hittills, då överträdelser i flera avseenden synnerligen ofta förekomma. Kontrollen å landsbygden har hittills uteslutande eller huvudsakligen åvilat landsfiskalerna med underlydande polismän eller fjärdingsmän. Det torde vara allmänt bekant, att den tillsyn dessa medhiinna ej är effektiv. Deras många andra åligganden och göromål måste gå före denna kontroll, som därför icke blir sådan, den borde vara. Inrättandet av särskild väg- eller trafikpolis torde därför vara av behovet påkallat. Denna, som bör vara utrustad med sådana hjälpmedel, att nödig kontroll verkligen möjliggöres, synes böra betalas av bilväsendet.

De straffbestämmelser, som nu gälla för brott mot motorfordonsförordningen, böra betydligt skärpas. De bötesstraff, som nu utdömas t. ex. vid för hög hastighet eller trafik utan tillstånd, torde ha föga inverkan på vederbörande för framtiden.

Slutligen gäller det att få till stånd ett rättvisare och rationellare jämställande med järnvägarna av biltrafiken i avseende på beskattning, kostnaden för vägunderhåll och amortering av i företaget insatt kapital samt administrations-, kontroll- och säkerhetsåtgärder. Det synes icke finnas något bärande skäl att betunga landsbygdens skattebetalare, jordbrukare och löntagare m. fl. med dryga vägskattebördor, som betingas till alldeles övervägande grad av biltrafiken ensam. Det kan i detta sammanhang måhända även böra framhållas, att med den stora omfattning, motortrafiken nu på många håll uppnått, och med den hastighet, varmed bilar och främst motorcyklar ofta färdas vägarna fram, fotgängarna å landsvägarna mången gång äro utsatta för verklig livsfara och att det därför är ofrånkomligt, att hädanefter särskilda gångbanor som regel anordnas inom alla mer tätt bebyggda trakter med livlig biltrafik. Dessa gångbanor böra givetvis även bekostas av samma motortrafik, som ensamt gjort dem nödvändiga.

Olika vägar kunna givetvis komma i fråga, då det gäller att av biltrafiken få ut täckning för de kostnader, den bör betala. Vare sig man går in för vederbörlig höjning av automobilskatten eller av bensinskatten eller gummiskatten eller en kombination av dessa, synes det önskvärt, att restitutionsledes eller eljest lätnad beredes de jordbrukare och trädgårdsmästare m. fl., för vilkas näringsutövning de ökade skatterna eljest eventuellt skulle bliva till allvarligt men.

En av de vägar, på vilka järnvägarna kunna möta bilkonkurrensen, är, att järnvägarna själva öppna busslinjer eller samarbeta med redan befintliga genom att ingå som aktieägare i vederbörande företag. Genom att kombinera järnvägs- och busstrafik å härför lämpliga sträckor samt användandet av liknande transportsätt för gods, torde goda resultat i många

fall kunna uppnås. Många enskilda järnvägar i Sverige och utlandet och många utländska statsbaneföretag ha också utvidgat sitt verksamhetsområde till att omfatta jämväl viss landsvägsbefordran genom motortrafik i egen regi eller genom dotterbolag, aktieinnehav i formellt självständiga biltransportföretag, inkomstgaranti eller direkt subvention. Även de svenska statsbanorna ha redan etablerat samverkan med olika bilföretag. Järnvägsstyrelsen synes emellertid i förevarande hänseende hava ojämförligt mer begränsade möjligheter än vad som skulle tillkomma ett enskilt storföretag. Styrelsen torde nämligen knappast ha befogenhet att ingå som aktieägare eller eljest placera medel i sådana företag för landsvägstransport, som här i fråga. Dylikt tillstånd synes emellertid böra av statsmakterna lämnas.

Uteslutet synes ej heller vara, att, med hänsyn till bilkonkurrensen, bestämmelserna i för järnvägarna gällande trafikstadga böra ändras i sådan riktning, att järnvägarna erhålla större frihet vid avgiftsberäkningar än vad nu är fallet.

Ej minst med hänsyn till handelsbalansen synes det slutligen angeläget, att allt, vad som kan göras för att ersätta det utländska bilbränslet med inhemskt, utan dröjsmål göres.

Läget för det stora flertalet av landets privata järnvägar är redan sådant, att vad som från statsmakternas sida skall göras i denna fråga, måste ske utan onödig tidsspillan. Landets handelsbalans för närvarande manar även till *snara* restriktiva åtgärder mot sådan bil- och bensinimport, som ur landets synpunkt icke kan anses behöfelig. Här ovan ifrågasatt utredning bör därför snarast möjligt igångsättas och så bedrivas, att förslag i ärendet kan föreläggas 1933 års riksdag.

Vissa åtgärder torde emellertid kunna vidtagas utan avvaktande av denna utredning. Redan ovan har ifrågasatts omedelbart tillskapande av särskilda trafiknämnder vid länsstyrelsernas sida vid handläggningen av framställningar om trafiktillstånd. Vidare synas med fördel länsstyrelserna utan dröjsmål böra erhålla direktiv att vid meddelande av trafik-tillstånd iakttaga återhållsamhet och icke bifalla andra framställningar än som kan anses motiverat med hänsyn till ett mera allmänt kännbart behov. Lämpligt synes vidare vara, att i avvaktan på resultatet av den ifrågasatta utredningen och statsmakternas beslut i anledning därav inga nya trafiktillstånd lämnas med alltför lång giltighet.

Under åberopande av vad ovan anförts tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t an-hålla *dels* om vidtagande av de omedelbara åtgärder i förevarande avseende, som ovan antytts, *dels ock* om föranstaltande av skyndsam utredning av frågan om de ytterligare åtgärder som lämpligen böra vidtagas för ernående av en ur nationalekonomisk synpunkt

sund reglering av förhållandet emellan biltrafiken å ena sidan och övriga kommunikationsföretag å den andra och om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Stockholm den 22 januari 1932.

R. Lundquist
i Rotebro.

I motionens syfte instämma:

<i>Ivar Anderson.</i>	<i>S. P. Hollertz.</i>	<i>Nils V. Sandström.</i>
<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>Nils Holmström.</i>	<i>Martin Skoglund.</i>
<i>E. Eurén.</i>	<i>Rikard Olsson.</i>	<i>Arthur Gustafson.</i> i Kasenberg.
<i>Nils Persson.</i>	<i>Ernst Aronson.</i>	<i>C. O. Johanson,</i> Huskvarna.
<i>Cornelius Olsson.</i>	<i>E. O. Magnusson.</i>	<i>P. M. Olsson.</i>
<i>Joh. G. Svensson.</i>	<i>Erik Laurén.</i>	<i>Sven Persson.</i>
<i>And. Hilding.</i>	<i>Gottfrid Karlsson,</i> Vadstena.	<i>Lennart Johansson.</i>
<i>Carl Björling.</i>	<i>Reinhold Selberg.</i>	<i>J. H. Blomquist.</i>
<i>Anton Eklund.</i>	<i>Helge Bäcklund.</i>	<i>C. P. Olsson.</i>
<i>Gust. Svedman.</i>	<i>Anders Andersson,</i> Falkenberg.	<i>Eric Björnberg.</i>
<i>Arvid Gardell.</i>	<i>K. A. Ryberg.</i>	<i>Hjalmar Svensson.</i>
<i>Helmer Schött.</i>	<i>Alfr. Werner.</i>	<i>Carl Lovén.</i>

