

Nr 215.

Av herrar **Bäcklund** och **Hage**, angående förhållandet mellan bil- och järnvägstrafik i den svenska transportushållningen.

Årtiondet närmast före krigsutbrottet kännetecknades av en oerhört hastig utveckling av vårt inre trafikväsen och därav följande förändringar av dettas organisation och arbetssätt. Biltrafikens uppsving, som började redan vid mitten av 1920-talet, fortsatte med oförminskad fart under 1930-talet. Den uppåtgående kurvan under sistnämnda årtionde kännetecknas icke blott av ett växande motorfordonsbestånd utan också vad lastautomobilerna angår av övergången till vagnar med större lastkapacitet. Vid järnvägarna pågick en forcerad rationalisering. Med undantag för västra stambanan samt malmbanan har hela den nu verkställda elektrifieringen av statsbanenätet utförts efter 1930-talets ingång. För övrigt tog sig rationaliseringen såväl vid statens som vid enskilda järnvägar uttryck i strävan till större hastigheter, större godsvagnar, tätare tågförbindelser, utveckling av fjärrgodstågen o. s. v.

Ehuru en stark ansvällning av trafiken ägde rum jämsides med denna stegring av transportapparatusens kapacitet framkallade utvecklingen icke dess mindre komplicerade transportushållningsproblem, för vilka statsmakterna tvingades intressera sig. Sålunda verkställdes icke mindre än tre utredningar om den yrkesmässiga biltrafiken, innan en ny förordning i ämnet slutligen förelades 1940 års riksdag. Utredningen om järnvägsväsendets enhetliggörande ingår som ett annat led i samma strävan att komma till rätta med transportushållningens problem. Under större delen av 1930-talet voro justeringar av järnvägarnas taxor aktuella, ehuru sådana nyligen verkställdes. Betydande förändringar planerades inom taxeväsendet, och diskussionsvis ifrågasattes allvarligt huruvida icke värdetarifferingen skulle övergivas eller i alla händelser väsentligt modifieras. I synnerhet detta senare torde återspegla huru ingripande de inträffade förändringarna inom vårt transportväsen varit och hur invecklade problemen i själva verket voro. Järnvägarnas värdetarifiering torde nämligen icke kunna övergivas utan mycket omfattande verkningar för hela vårt näringsliv, som delvis är uppbyggt och lokaliserat med hänsyn till denna tarifferingsprincip.

Krigets utbrott avbröt den pågående utvecklingen och försatte hela vårt

transportväsen i en radikalt förändrad situation. Vissa utredningar, föranledda av de ovan antydda problemen, pågingo alltjämt på hösten 1939. De ha delvis färdigställts, dock utan att ha givit anledning till några statsmakternas åtgärder, delvis ha de förpuppats. Genom den av kriget framkallade situationen inom transportväsendet förlorade de varje aktualitet. Men det torde vara höjt över varje tvivel att de åter komma att anmäla sig efter det pågående krigets slut.

Nydaningen inom transportväsendet medförde utan tvivel betydande fördelar för trafikanterna i form av billigare och bekvämare transporter. Det skulle dock vara ett misstag att utan vidare inkassera transporternas förbilligande såsom en samhällelig nettovinst. Den motsvarades av på sina håll betydande förluster icke blott för järnvägarna utan även för biltrafik-utövarna. Trots vidtagna rationaliseringsåtgärder brottades järnvägarna med stora svårigheter under hela 1930-talet. Ehuru den under krisåren 1930—1932 förhärskande pessimismen vek med konjunktorens förbättring fortfor dock ett betydande antal smärre järnvägar att gå med förlust under hela 1930-talet. En stor del av dessa förluster bars av staten i dess egenkap av långivare. Det är onekligen ett tecken på situationens allvar att åtminstone diskussionsvis den teorien framfördes, att järnvägarnas uppgifter i vårt transportsystem skulle begränsas till mer eller mindre långväga vagnslastgods. I själva verket vidtogos också i enstaka fall åtgärder för att nedrusta järnvägsförbindelser till lastspår, ehuru förverkligandet temporärt inställts på grund av kriget. Förstatligandet — som i några fall var nödvändigt för att förhindra driftens nedläggande — minskade delvis dessa svårigheter men avlägsnade dem icke helt. Även biltrafiken torde ha haft att kämpa med betydande svårigheter, som endast delvis uppvägs av en hejdlös exploatering av arbetskraften eller dolts av tillståndshavarnas i tysthet burna förluster.

Helt visst skulle det vara en samhällelig nackdel att upphäva konkurrensen mellan järnvägs- och landsvägstrafik, om detta nu låte sig göra. Det ligger i utvecklingens natur att det gamla och uttjänta får vika för det nya och effektiva. Inte ens den omständigheten att stat, kommuner och enskilda nedlagt väldiga kapital i järnvägarna bör få utgöra ett hinder för deras nedläggande, om de icke ändamålsenligt och effektivt kunna betjäna medborgarna. Att upprätthålla en oekonomisk drift för att rädda investerat kapital torde endast vara att öka de samhälleliga förlusterna. På den tekniska utvecklingens nuvarande stadium kunna emellertid järnvägarna icke undvaras i vårt landtransportväsen. Varje tanke på deras nedläggande är utesluten med undantag för vissa smärre linjer. Även dessas nedläggande mötes för övrigt av livliga protester från befolkningen. På andra håll opineras på fullt allvar för byggande av nya järnvägar. Om järnvägarna sålunda tills vidare äro oundgängliga följer härav ur strängt ekonomisk synpunkt att de böra utnyttjas så rationellt som möjligt. Eljest få medbor-

garna underkasta sig att skattevägen täcka de på deras drift uppkommande förlusterna. Ett rationellt utnyttjande av järnvägarna förutsätter givetvis att taxorna smidigt anpassas till rådande förhållanden, konkurrensens styrka, trafikanternas betalningsvillighet o. s. v. Det förutsättes vidare att transporttjänstens kvalitet hålles på toppen av det möjliga etc.

För att det senare skall vara möjligt måste järnvägarna också anpassa sin rälsbundna trafik till landsvägstrafiken och låta båda trafikmedlen komplettera varandra. Bland de rationaliserings- och anpassningsåtgärder, som järnvägarna i den för dem starkt förändrade situationen under 30-talet sökte vidtaga, ingick att i stigande omfattning komplettera själva järnvägstjänsten med viss automobiltrafik. Till trafikanternas bekvämlighet sökte järnvägarna att såväl hämta gods med bil hos avsändaren som från destinationsortens järnvägsstation befordra det till adressatens bostad. Detta är ju vad som döljer sig bakom slagordet »från dörr till dörr». Även för persontrafiken sökte järnvägarna att med omnibusar upprätta tillförsellinjer inom sitt trafikområde. I viss omfattning tillkommo eller övertogos även parallellinjer för att göra trafiken tidtabellsmässigt smidigare och bättre betjäna trafikanterna.

I enlighet med de principer som vid rationaliseringen av järnvägarnas transporttjänst tillämpats har också vid statens övertagande av enskild järnväg denna tillhörig bil- och bussrörelse följt med i köpet. Under senare tid har emellertid en tendens kunnat iakttagas som förefaller kunna medföra ett avbrott i denna praxis. I några fall ha bildats särskilda bolag för järnvägarnas bilrörelse, vilken sålunda icke vidare ingår i järnvägsbolagets egendom och verksamhet. Om härav skulle följa att vid genomförandet av statsmakternas beslut om järnvägsnätets enhetliggörande statens järnvägar väl skulle övertaga järnvägen men icke bilrörelsen, skulle detta kunna medföra ekonomiskt ofördelaktiga konsekvenser för statsföretaget. Att öppna en mot den redan förefintliga tillståndshavaren konkurrerande bilrörelse skulle strida mot andan i förordningen om yrkesmässig biltrafik, att köpa bilrörelsen särskilt åter skulle kunna oskäligt pressa upp priset för hela den rörelse järnvägsbolaget tidigare bedrivit. Det torde också motsvara meningens med statsmakternas beslut om järnvägsnätets enhetliggörande, att statens järnvägar vid övertagande av enskild bana skulle övertaga hela dess rörelse, alltså icke blott själva järnvägsdriften utan även den järnvägsdriften kompletterande bilrörelsen.

Med hänsyn till här föreliggande frågors omedelbara aktualitet vore det önskvärt att 1944 års trafikutredning vid sin undersökning av våra trafikpolitiska problem ägnade dem en särskild prövning. Det vore likaledes önskvärt att intill dess resultatet av denna prövning föreligger inga avvikelser ägde rum från de linjer, som vid förstatligandet av enskilda järnvägar hittills följts.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att 1944 års trafikutredning måtte få direktiv att ägna ovan berörda frågor en särskild och omedelbar prövning.

Stockholm den 23 januari 1945.

Helge Bäcklund.

Ernst Hage.
