

## Nr 12.

### *Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående begränsning av den s. k. långtradartrafiken.*

I en inom första kammaren väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 138 ha herr *Karl Persson* och herr *Bror Nilsson* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära utredning och förslag angående begränsning av den s. k. långtradartrafiken i enlighet med de riktlinjer, som härom i motionen skisserats.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet inhämtat yttrande från järnvägsstyrelsen, statens biltrafiknämnd och statens trafikkommission ävensom från Svenska lasttrafikbilägarförbundet, Handelskamrarnas nämnd, Sveriges lantbruksförbund och Sveriges industriförbund.

*Järnvägsstyrelsen framhåller bl. a.:*

Vad först beträffar järnvägarnas förmåga att på ett tillfredsställande sätt avveckla den trafik, som dessa genom en begränsning av långtradartrafiken skulle få att utföra, må framhållas, att under krigsåren, då några långväga biltransporter icke förekommo, och då det dessutom av olika anledningar ställdes oerhört stora krav på järnvägarnas transportförmåga, visade det sig, att järnvägarna på ett i stort sett tillfredsställande sätt kunde prestera ett transportarbete, som låg mycket högt över vad som förekommit åren närmast före kriget.

I och med upphävandet av räjongbestämmelserna för lastbilar den 1/11 1946 och 1/1 1947 kom den långväga lastbilstrafiken ånyo i gång. Dess inverkan på järnvägstransporterna blev snart märkbar, främst därutinnan att den liksom före kriget drog åt sig det högvärdiga och lättbefordrade godset och detta i stor utsträckning även beträffande gods i sådana långväga stationsförbindelser, där järnvägstransport borde vara den naturliga befordringsformen.

Under krigsåren har det framstått klart, att järnvägarna äro och framdeles måste vara ryggraden i landets transportsystem. Deras prestationsförmåga har också, som ovan nämnts, visat sig vara betydligt större än man förut trott. Det framstår därför som ett samhällsintresse av första rangen, att järnvägarna vidmakthållas och fullkomnas. Villkoret härför är dock, att de få tillfullo tjäna det syfte, för vilket de äro ämnade. Det måste anses som dålig hushållning att icke i möjlig mån utnyttja deras kapacitet, detta i synnerhet under tider då, såsom för närvarande, försörjningsläget framtingar en begränsning av bränsleförbrukningen i motorfordonstrafiken.

Entligt järnvägsstyrelsen kan fjärrbiltrafiken icke hänföras till nyttotrafik, om denna beteckning begränsas till sådan trafik, som innebär, att transporterna fullgöras till lägsta möjliga kostnad för samhället, med andra ord

med lägsta möjliga förbrukning av arbete och material. Det är nämligen ett obestriddigt faktum, att fjärrtrafiken från denna synpunkt är mycket dyrbar, i det att de kostnader, som följa med insättandet av en sådan bil, endast till mycket ringa del kompenseras av till trafikminskning hänförligt kostnadsbortfall å järnvägarna. Erfarenheterna från tiden för senaste krig, då man samtidigt hade en i förhållande till den allmänna prisnivån låg taxa och stora överskott av järnvägsrörelsen, bestyrka detta.

En omläggning av nuvarande fjärrbiltrafik till järnvägsbefordran skulle följaktligen med säkerhet medföra icke blott en nedgång i lastbilstrafikens behov av flytande bränsle utan också en betydande minskning i samhällets kostnader för trafikväsendet som helhet.

Sammanfattningsvis uttalar järnvägsstyrelsen, att lastbilen obestriddligen är ett nyttigt och oundgängligt komplement till järnvägen. I denna egenskap fyller den en mycket viktig uppgift. Det kan dock icke anses rimligt att lastbilarna skola få tillåtas utföra godstransporter på hur långa avstånd som helst, när dessa transporter med samma fördel kunna utföras med det för ändamålet lämpligaste transportmedlet, järnvägen. Denna och lastbilen böra i det allmänna tjänst och till dettas fördel komplettera varandra, så att de långväga transporter i främsta rummet förbehållas järnvägarna, under det att lastbilarna huvudsakligen sysselsätts med lokala och kortväga sådana. Detta resonemang gäller alldeles särskilt nu, då läget kännetecknas av valutaknapphet och på det hela taget brist på arbetskraft och när lastbilarna för driften huvudsakligen ha att lita till importvaror.

Järnvägsstyrelsen tillstyrker motionen.

*Statens biltrafiknämnd* framhåller, att, sedan den s. k. långtradartrafiken till följd av trafikrestriktionerna under åren 1941—1945 legat nere, började den återupptagas under senare delen av 1946 och ökade därefter successivt under år 1947. Under senare delen av sistnämnda år voro av cirka 16 600 i yrkesmässig trafik använda lastbilar, för vilka körrapporter avlämnades, omkring 600 huvudsakligen sysselsatta i fjärrtrafik. Beträffande drivmedel har biltrafiknämnden inhämtat uppgifter från centrala automobilregistret för varje särskild bil. Enligt detta register var bensin drivmedel för 58,4 procent av fjärrtrafikbilarna.

Biltrafiknämnden anför vidare i huvudsak följande:

För att få en överblick över fjärrtrafikens omfattning har nämnden från samtliga länscentraler för den yrkesmässiga lastbilstrafiken infordrat särskilda uppgifter, avseende september och oktober månader 1947 angående de lastbilar, som huvudsakligen voro sysselsatta i fjärrtrafik.

Dessa uppgifter ha hos nämnden sammanställts och bearbetats. Därav framgår, att fjärrtrafiken var tätast å rikshuvudvägarna Stockholm—Västerås—Göteborg, Stockholm—Jönköping—Malmö, Göteborg—Malmö och Göteborg—Jönköping. Av trafiken framgår omkring 45 % på transportavstånd mellan 100 och 200 km, 41 % på avstånd mellan 200 och 400 km, 13 % på avstånd mellan 400 och 600 km samt 1 % på längre avstånd. Medeltransportlängden för fjärrtrafikbilarna uppgick till 184 km. Den godsmängd, som under ifrågavarande två månader transporterades i fjärrtrafik,

uppgick till cirka 175 000 ton. Av den i yrkesmässig biltrafik transporterade totala godsmängden, som kan uppskattas till cirka 8 000 000 ton har sålunda endast 175 000 ton, motsvarande cirka 2 %, transporterats i fjärrtrafik.

Som jämförelse kan nämnas, att de svenska järnvägarna under samma två månader transporterade cirka 8 000 000 ton gods. I sistnämnda godsvikt ingår icke den s. k. lapplandsmalmen.

De nu anförda uppgifterna ge vid handen, att fjärrtrafiken i sin nuvarande gestaltning är av ringa omfattning i jämförelse såväl med övrig yrkesmässig biltrafik som med järnvägstrafiken. Det bör här jämväl nämnas, att den 1 januari 1948 landets motorfordonsbestånd utgjorde cirka 160 000 personbilar, 70 000 lastbilar och 5 500 omnibussar samt 143 000 motorcyklar. Den besparing i bilförnödenheter, som skulle kunna vinnas genom en begränsning av fjärrtrafiken, måste antagas bli förhållandevis obetydlig. Då därjämte fjärrtrafiken i huvudsak följer de även i övrig landsvägstrafik mest anlitade och i allmänhet mest bärkraftiga vägarna, skulle jämväl besparingen i vägunderhåll komma att sakna betydelse.

Det bör framhållas, att fjärrtrafiken är den form av trafik, där bilarnas bärighet bäst utnyttjas. Medan tomkörningsprocenten för fjärrtrafikbilarna under september och oktober 1947 var omkring 12, hade övriga i yrkesmässig trafik använda lastbilar omkring 37 % tomkörning.

Valet av trafikmedel sammanhänger i första hand med befordringskostnadens storlek. Speciella motiv kunna dock föreligga för val av visst trafikmedel, t. ex. varans ömtåliga beskaffenhet, krav på särskild snabbhet i transporten o. dyl. I kostnaderna för transporten inräknas givetvis även kostnader för uppsamling, omlastning och distribution. Likaså måste hänsyn tagas till de särskilda riskerna för bräckage vid omlastning. Det har visat sig, att transporter med lastbil vid ett bedömande från nu angivna utgångspunkter i vissa fall erbjudit större fördelar än transporter med järnväg.

Enligt biltrafiknämndens mening bör man icke hämma en sund utveckling mot snabbare och mera ändamålsenliga transporter. Valet av transportmedel bör för den trafikerande allmänheten vara i största möjliga omfattning fritt. Biltrafiknämnden vill emellertid i detta sammanhang erinra om de skiljaktigheter i fråga om systemet för taxesättningen, som föreligger mellan järnvägs- och biltransporter. Medan biltaxorna i stort sett bygga på godsmängden, i vissa fall även på godsvolymen, är järnvägarnas godstaxa i huvudsak baserad på det s. k. värde-tariffsystemet. Enligt nämndens mening synes anledning förefinnas att undersöka vilka möjligheter, som föreligga för en uppmykning av detta tariffsystem.

Av vad nämnden nu anför framgår, att det av motionärerna föreslagna förbudet icke kan antagas komma att medföra väsentliga besparingar vare sig i fråga om drivmedel och bilförnödenheter eller i fråga om investering för vägunderhåll, men att det skulle motverka en rationalisering och ekonomisering av transporterna. Nämnden vill slutligen framhålla, att den begränsning i fråga om skilda slag av biltrafik, som må vara erforderlig i det nuvarande krisläget, torde komma att genomföras vid den planerade drivmedelsransoneringen. Nämnden får med hänsyn härtill för sin del avstyrka motionen.

*Statens trafikkommission* framhåller bl. a., att det i nuvarande försörjningsläge med avseende å trafikförnödenheter synes angeläget, att åtgärder,

eventuellt i form av räjongbegränsning, vidtagas för säkerställande av den lokala trafikens angelägna behov av lastbilar.

*Svenska lasttrafikbilägarförbundet* instämmer i de synpunkter, som kommit till uttryck i biltrafiknämndens förenämnda utlåtande, samt framhåller ytterligare i huvudsak följande:

Ett stoppande av landsvägstrafiken skulle utgöra ett mycket stort ingrepp i den yrkesmässiga lastbilstrafiken, icke enbart för dem, som direkt bliva berörda därav, utan även för utövarna av den lokala lastbilstrafiken. De lastbilar, som skulle komma att avstängas från landsvägstransporterna, måste nämligen i möjligaste mån omplaceras i lokaltrafik. Enär sysselsättningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken redan stegvis är i sjunkande skulle detta innebära en ytterligare begränsning av transportuppgifterna. Enligt biltrafiknämndens officiella statistik utgjorde sysselsättningstiden för 16 541 redovisade yrkesmässiga lastbilar under november månad 1947 i medeltal 167 timmar per bil och ett inkört fraktkostnad av 1 384 kronor per bil. Motsvarande siffror i årsgenomsnittet för 1946 var 178 timmar resp. 1 390 kr. och för 1945 185 timmar resp. 1 437 kr. Normalt räknar man — för att göra det investerade kapitalet räntabelt — med en medelsysselsättningstid av 200 timmar per månad och bil, varför det måste vara ur nationalekonomisk synpunkt felaktigt att inskränka bilarnas nyttiga trafikarbete och göra biltrafiken mindre räntabel.

Förbundet vill även något beröra orsakerna till den snabba utökningen av antalet lastbilar i landet. Regeringen gick som bekant i författning om att i samband med försäljningen av krigsmaktens övertaliga motorfordon upphäva behovsprövningen av körtillstånden. På grund härav har lastbilsparken från att under kriget ha utgjort i genomsnitt 38 000 lastbilar nästan fördubblats och utgjorde den 1 januari 1948 70 254 lastbilar, alltså en ökning av i runt tal 32 000 vagnar. Det yrkesmässiga lastbilsbeståndet utgjorde under kriget i genomsnitt 16 000 lastbilar och den 1 januari 1948 i runt tal 17 000 lastbilar. Av detta framgår, att de privata lastbilarna under denna mellantid ökat med 31 000 lastbilar under det att de yrkesmässiga lastbilarna ökat med 1 000 vagnar. Denna ökning måste självfallet i första hand ha stimulerats av statsmakternas optimistiska ståndpunkt vid fredsslutet, som kom till uttryck i kronans strävanden att sälja försvarsmaktens överskott på bilmaterial. När sedan räjongerna upphävdes för bilar lastande över fem ton den 1 november 1946 och helt slopades den 1 januari 1947, gav detta impulsen till de flesta lastbilsägare, som bedrovo landsvägstrafik före kriget, att investera pengar för landsvägstrafiken i stora trafikekonomiska vagnar. Man kan i dag beräkna, att över 20 miljoner kronor investerats av Sveriges åkare i en lastbilspark, som huvudsakligen lämpar sig för landsvägstrafik. Att insätta dessa i lokaltrafik skulle innebära — utöver de nackdelar vi ovan relaterat — att man icke skulle uppnå räntabilitet med den körningsinkomst, som kan erhållas i lokaltrafik.

Motionärernas antagande, att en begränsning av landsvägstrafiken även skulle innebära, att arbetskraft frigjordes för främjande av annan samhällsnyttig produktion, torde icke heller ha reell bakgrund. I landsvägstrafiken sysselsättas förutom ett stort antal enbilsåkare i allmänhet gamla och rutinerade chaufförer, för vilkas del man får anse det uteslutet, att

de skulle övergå till annat yrke för den händelse landsvägstrafiken skulle begränsas. Denna arbetskraft skulle i likhet med bilparken tillföras lokaltrafiken såsom ett arbetskraftsöverskott i samma mån som fordonsparken inom lokaltrafiken överdimensionerades. Den praktiska följden skulle alltså bli, att den tillgängliga yrkesskickliga arbetskraften utnyttjades på ett sämre sätt, tvärt emot motionärernas intentioner.

Förbundet avstyrker motionen.

*Handelskamrarnas nämnd* anför bl. a.:

Från handelskamrarna har vid flerfaldiga tillfällen givits uttryck åt den uppfattningen, att det med hänsyn till transportväsendets nyckelposition i samhällslivet är av största vikt, att trafikmedlen få fritt utveckla sig vart och ett efter sina inneboende möjligheter och med sina säregna företräden. En väsentlig förutsättning härför ha handelskamrarna alltid ansett vara ett bevarande åt trafikanterna av deras valfrihet mellan olika trafikmedel.

Ett avsteg från principen om bevarande av lastbilstrafikens fulla rörelsefrihet även på längre sträckor kan enligt nämndens uppfattning endast få företagas helt tillfälligtvis såsom en av rent exceptionella försörjningsförhållanden betingad åtgärd. Med hänsyn till de ur trafikanternas synpunkt mindre gynnsamma erfarenheterna av den under det andra världskriget tillfälligt införda råjongbegränsningen för bilarna anser nämnden, att åtgärder av det slag, som ifrågasatts i motionen, vilka till sina verkningar bli liktydiga med en råjongbegränsning, kunna vara motiverade endast som en yttersta nödfallsutväg.

Det undandrar sig nämndens bedömande, i vad mån landets försörjningsläge nu verkligen är så allvarligt, att dylika långtgående ingrepp i transportväsendet kunna vara motiverade. Då den nu beslutade bensinransoneringen ännu icke hunnit sättas i kraft och den, enligt vad nämnden inhämtat, utformats på ett sådant sätt, att den lokala trafiken i första hand tillgodoses, föreligger enligt nämndens uppfattning starka skäl att under alla förhållanden först avvakta resultatet av dessa åtgöranden från krismyndighetens sida, innan så radikala åtgärder som dem motionärerna föreslagit vidlagas. Nämnden anholder, att motionen icke måtte leda till någon riksdagens åtgärd.

*Sveriges lantbruksförbund* hyser den allmänna uppfattningen, att tvångsmässiga ingrepp i näringslivet såvitt möjligt böra undvikas. Om de naturliga konkurrensförhållandena rubbas, uppstå lätt icke avsedda följdverkningar. Även om fjärrtrafikbilarna i regel utnyttjas mera än andra lastbilar och dessutom äro större och ha högre drivmedelsförbrukning, så följer redan av förhållandet mellan antalet lastbilar i fjärrtrafik och det totala antalet lastbilar, att icke ens de förras fullständiga avställande skulle medföra någon nämnvärd nedgång i förbrukningen av importerade bilförnödenheter. Vissa transporter kunna vidare icke lämpligen utföras med andra transportmedel än fjärrtrafiklastbilar. Särskilt vissa jordbruksprodukter, såsom ägg, färska grönsaker och bär, men även andra varuslag, kunna med hänsyn till bräcklighet, begränsad hållbarhet och andra orsaker icke lämpligen transporteras med järnväg. För dylika varor synas jämväl

motionärerna ha avsett, att transport med fjärrtrafiklastbilar borde medgivas. På grund härav torde man få räkna med att en fullständig avställning av dessa lastbilar icke kan genomföras, vilket ytterligare bidrager till att minska de besparingar, som kunna uppnås. Förbundet kan för sin del icke finna, att de fördelar, som stå att vinna genom en sådan inskränkning av långtradartrafiken, som motionärerna föreslå, äro så stora och betydelsefulla, att de kunna motivera ett dylikt ingrepp. På grund härav får förbundet avstyrka bifall till motionärernas hemställan.

*Sveriges industriförbund* framhåller bl. a., att för förbundet står det klart, att trafikväsendet icke har möjlighet att fylla sin uppgift att på effektivast möjliga sätt ombesörja erforderliga transporter, för såvitt icke trafikanten får möjlighet att välja det för varje situation lämpligaste och mest ekonomiska transportmedlet. I dagens situation, när tillgångarna på flytande bränslen icke medge en fri motortrafik, nödgas man emellertid avstå från de ur allmän synpunkt riktigaste lösningarna av trafikproblemen och får överväga var en begränsning i konsumtionen kan sättas in med minsta möjliga olägenheter för trafiken. Det åligger vederbörande krisorgan, i detta fall trafikkommissionen, att utreda sådana frågor och det synes icke föreligga någon anledning till att på ifrågavarande relativt begränsade område av motortrafiken föranstalta om någon särskild undersökning. Av trafikkommissionens cirkulär nr 52/1948 framgår, att långtradartrafiken med bensin kommer att helt stoppas, när den planerade bensinransoneringen träder i kraft. Utan att taga ställning till det berättigade i detta trafikkommissionens beslut kan man här konstatera, att motionärernas hemställan därigenom förlorat aktualitet för de bensindrivna långtradarnas del. På grund av vad sålunda anförts får industriförbundet hemställa, att motionen icke föranleder någon åtgärd.

För egen del får *utskottet* anföra följande:

I sitt den 27 november 1947 avgivna betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet har 1944 års trafikutredning till principiell diskussion upptagit även frågan om den långväga lastbilstrafikens ställning i transportväsendet. I samband med prövning av trafikutredningens förslag torde statsmakterna i sinom tid få anledning att i ett vidare sammanhang överväga denna fråga. Utskottet anser sig därför böra avstå från att yttra sig rörande denna trafik under normala förhållanden och inskränker sig till att — som väl närmast torde vara motionärernas avsikt — behandla det föreliggande spörsmålet med hänsyn till det aktuella lägets krav.

Såsom framgår av den utredning, som utskottet införskaffat, är antalet lastbilar i fjärrtrafik ringa i förhållande till hela antalet lastbilar. En be-

tydande minskning i långtradartrafiken kan vidare beräknas inträda på grund av den nyligen genomförda bensinransoneringen. Enligt av trafikkommissionen utfärdade föreskrifter skall bensinransoneringen för lastbilar i huvudsak bestämmas på visst sätt i förhållande till beräknad körsträcka i lokal trafik; körning i fjärrtrafik, varmed förstås transporter på avstånd över 10 mil i Göta- och Svealand samt över 20 mil i Norrland, skall sålunda icke medräknas. Härigenom torde yrkesmässig fjärrtrafik med bensindrivna lastbilar ha praktiskt taget omöjliggjorts under den tid ransoneringen gäller. Motionens syfte i vad avser att få till stånd en minskning av bensinåtgången synes alltså ha blivit tillgodosett. Av utredningen framgår tillika, att långtradartrafiken — särskilt sedan de bensindrivna fordonen avförts — icke heller har någon nämnvärd inverkan på behovet av vissa andra bilförnödenheter, slitaget på vägar och broar samt frigörandet av arbetskraft för annan verksamhet, vilka frågor jämväl berörts i motionen.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 5 maj 1948.

På utskottets vägnar:

OLOF LÖTHNER.

---

*Närvarande:* herrar Löthner, Birger Andersson, fru Sjöström-Bengtsson, herrar Lars Andersson, Grym, Einar Eriksson, Hugo Sundberg\* och Petré.

---

\* Ej närvarande vid justeringen av utlåtandet.