

JÄRNVÄGS- OCH AUTOMOBILTRAFIKKONFEREN- SEN I STOCKHOLM DEN 23—25 MAJ 1927.

Redogörelse av Svenska Spårvägsföreningens sekreterare.

På initiativ av kommunikationsministern, statsrådet Meurling, hölls som bekant i maj detta år i Stockholm en konferens för överläggningar i frågor rörande järnvägs- och automobiltrafik.

Om syftet med konferensen, som väl närmast tillkommit med anledning av framställningar från järnvägshåll på grund av den allt hårdare konkurrensen med automobiltrafiken, yttrade sig statsrådet sålunda i det anförande, varmed konferensen öppnades:

»Den tekniska utvecklingen lämnar på intet område några vunna positioner orubbade. Så ej heller på kommunikationernas område, där våra dagars glänsande trafiktekniska utveckling snabbt omvärderar gamla värden och skapar nya möjligheter. Brytningen mellan vårt gamla järnvägsväsen, som varit en av de viktigaste faktorerna för hittills vunnna utveckling, och den nya landsvägstrafiken, som öppnar nya områden för företagsamhet och produktivt arbete, har skapat ett ekonomiskt problem, som för närvarande dryftas över hela den civiliserade världen och som även för oss under de senaste åren blivit alltmer brännande.»

Statsrådet hade funnit det riktigast att, innan statsmakterna gäve sig närmare in på lösandet av dessa problem, genom en överläggning mellan samtliga intresserade parter »få såväl själva frågan som de olika önskemålen allsidigt och sakkunnigt belysta samt de vägar klarlagda, på vilka det fortsatta arbetet kunde med framgång bedrivas.»

Det synes mig, som om statsrådets förhoppning om att konferensen skulle bli en verklig utgångspunkt för och bilda ett viktigt led i främjandet av en sund utveckling på dessa trafikområden, icke kommit på skam.

I konferensen deltog de flesta av rikets landshövdingar, representanter för andra myndigheter, främst då att nämna Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen, samt ombud för olika järnvägs- och automobiltrafiksammanslutningar och företag jämte skilda pressorgan. Grannländerna voro jämväl företrädade. För Svenska Spår-

vägsföreningen närvaro styrelsens ordförande, direktör Hellgren, Stockholm, och styrelseledamoten direktör Hultman, Malmö, jämte sekreteraren.

Genom sekretariatets försorg hava de olika till föreningen anslutna företagen redan före konferensen fått del av det uppgjorda programmet, vilket upptog följande olika punkter:

1) *Motorfordonstrafiken och dess administrativa reglering.*

Automobiltrafikens omfattning och dess tunga för den allmänna väghållningen. Omfattningen av den yrkesmässiga trafiken och dess särskilda vägslitning. Den yrkesmässiga trafikens administrativa reglering. Nuvarande och önskvärda normer för prövning av trafik-tillstånd. Är utökning av den administrativa regleringen önskvärd?

Inledare: Byråchefen V a l s i n g e r.

2) *Automobiltrafikens förpliktelser och den statliga tillsynen å den-samma.*

Automobiltrafikens förpliktelser. Skälig ersättning för den allmänna väghållningen samt till vägarnas signalväsen (järnvägsövergångar). Särskilda vägslitningsavgifter för visst slag av yrkesmässig trafik. Säkerhet för ersättningsskyldighet; obligatorisk ansvarsförsäkring. Kontroll å bilmaterielens beskaffenhet samt å trafikföreskrifters efterlevnad; trafikstadga. Taxebestämmelser. Skyldighet till trafikens ändamålsenliga och regelbundna uppehållande.

Inledare: Vägkonsulenten, major P e t e r s s o n.

3) *Samarbete mellan järnvägs- och automobiltrafik samt härför lämpliga administrativa åtgärder.*

Ordnat samarbete mellan järnvägs- och biltransporter samt olika utvägar härför.

Inledare: Distriktschefen L ö f m a r c k.

4) *Möjligheter för förenklad drift och minskade driftkostnader vid järnvägarna.*

Åtgärder för beredande av enklare driftformer för järnvägar av olika klass. Behövliga lättnader i trafikstadgan. Förenkling i övrigt av gällande förordningar och tekniska bestämmelser. Motortrafikens genomförande på järnvägarna.

Inledare: Överstelöjtnant B ä r n h e i m.

5) *Taxe- och tidtabellsväsendets reformering vid järnvägarna.*

a) Reformers med avseende på järnvägarnas taxeväsen.

Inledare: Byrådirektör N o r r m a n.

b) Reformers beträffande tidtabeller, transportplaner m. m.

Inledare: Byråchefen O l o f s s o n.

6) *Järnvägsfusionernas berättigande och befrämjande.*

Järnvägarnas sammanförande till större enheter. Därav möjliggjorda ekonomiska och trafiktekniska fördelar. Frivilliga åtgärder. Statens medverkan.

Inledare: Byråchefen G ä r d e.

Med den begränsade tid, som står till förfogande och då den i tryck nu föreliggande officiella redogörelsen för konferensens förhandlingar tidigare distribuerats, ligger det i sakens natur, att den redogörelse, jag fått i uppdrag lämna, kan inskränkas till att omfatta endast några allmänna synpunkter på förhandlingarna och de resultat, som kunna anses vunna genom konferensen.

Jag vill då först anföra några sifferuppgifter, som ställa automobilens segertåg i blyxtbelysning.

Vid 1919 års slut fanns i Sverige en automobil på var 687:de person. I år äro motsvarande siffror en på var 64:de, d. v. s. automobilernas antal har tiodubblats. Automobilerna är ej längre en lyxartikel utan en nödvändighetsvara. Siffrorna för antalet automobiler i yrkesmässig trafik äro för 1919 c:a 3.000 mot c:a 25.000 vid 1927 års ingång.

Dessa siffror, hämtade från vår nyvalde extra ledamots, byråchefen Valsinger, inledningsföredrag, visa med full tydlighet det revolutionerande i utvecklingen, och att utvecklingen ännu icke nått sin kulmen torde lugnt kunna påstås. Järnvägarna, som insett detta, hava också sökt taga sina mått och steg för hejdande av den trafikflykt, som utvecklingen realiter innebär för dem. Från att till en början »passivt och litet överlägset hava iakttagit den spirande automobildriften, hava järnvägarna, när erfarenheten påvisat dess hastiga tillväxande konkurrensförmåga, först övergått till ett ivrigt bekämpande därav och till energiska försök att med tillgripande av alla inom järnvägsorganisationen möjliga medel (sänkning av taxorna, ökning av tågantalet, införande av motorvagnar etc.) återerövra förlorad terräng. Slutligen har kommit resignationen inför den under striden vunna erfarenheten, att bilen icke låter sig uttränga, varmed följt beslutet om eller åtminstone planerna på ett samarbete i större eller mindre utsträckning och under olika former.»

Denna historiska resumé är hämtad från distriktschefen Löfmarcks föredrag, vari han uppdrog riktlinjerna för ett dylikt samarbete, och ingående redogjorde för frågans läge i utlandet, speciellt i Förenta Staterna och Tyskland.

Då vår ordförande i sitt nyss hållna anförande berört dessa frågor om samarbete, må det vara till fyllest, att jag här i korthet nämner, att de framkomliga vägarna äro *antingen* att järnvägarna inom sina trafikområden direkt eller genom dotterföretag övertaga linjetrafiken med automobiler *eller ock* att samtrafiksavtal träffas. Å konferensen erkändes allmänt, att man bäst tillgodosåge ej blott egna utan även allmänhetens intressen, om man med utgångspunkt från att båda trafikmedlen äro nödvändiga låte konkurrensproblemet få sin lösning i en formel, som uppdroge de praktiska gränserna mellan järnvägarnas och bilarnas verksamhetsområden, d. v. s. en formel för de båda trafikmedlens kompletterande av varandra, detta såväl på person- som på godstrafikområdet.

Svårigheterna att finna en dylik formel för transporter, i synnerhet på gemensamma sträckor pointerades. Från järnvägshåll erkändes, att motorfordonen hava sin stora och berättigade betydelse för övervinande av avstånd i glest bebyggda trakter, för utökande av storstadens bostadsrayon och för möjliggörandet av en hastigare och mera direkt befordran av gods och personer. Företrädarna för automobiltrafiken framhöllo ej blott detta kommunikationsmedels överlägsenhet på de korta distanserna, utan ansågo det ingalunda uteslutet, att automobilen komme att vinna ytterligare terräng, d. v. s. komma till användning jämväl på långdistanstransporternas områden.

Hur stora svårigheterna än kunde förefalla för att finna en praktisk och rättvis lösning, syntes dock en fullständig enighet råda mellan järnvägs- och bilmän, om att konkurrensen till slut bleve mördande för båda parterna och därför fordrade ett samgående.

En viss enighet kunde jämväl konstateras beträffande kravet på skydd för äldre företag och företrädesrätt åt dessa inom det egna trafikområdet, d. v. s. krav framkommo, som närmast ginge ut på att ett äldre företag skulle inlösas eller i någon form hållas skadelöst. Härvidlag brötos givetvis åsikterna såtillvida, att bilintresset icke ansåg sig behöva kräva skydd mer än mot nya bilföretag, då däremot järnvägarna, särskilt beträffande de ekonomiskt svagare, mindre banorna, vilkas existens visat sig mer eller mindre berättigad, ansågo kompensationsrätt i varje fall föreligga.

I samband härmed framfördes från järnvägshåll såsom berättigat kravet på att järnvägarna borde äga rättighet att utan särskilt tillstånd ombesörja all den yrkesmässiga trafiken inom deras egna trafikområden.

Under förhandlingarnas gång erkändes likaledes det berättigade uti, att varje trafikmedel, således även automobilen, bure sina egna kostnader.

Att rättigheter skulle vara förenade med skyldigheter vore dessutom en sats, som vore att tillämpa beträffande automobiltrafiken i samma utsträckning som för järnvägstrafiken. Härvidlag framhölls från järn-

vägshåll och medgavs till en viss grad från bilhåll, att automobiltrafiken i flera viktiga hänseenden vore gynnad, i det järnvägarna voro ålagda förpliktelser, som, enligt vad byrådirektören Norrman i sitt föredrag anförde, »gå längre än numera kan anses skäligt, och bindas i sin handlingsfrihet, särskilt beträffande taxeväsendet, på ett sätt som står i uppenbar motsats mot den fria näringsverksamhetens princip och endast kan vara försvarligt, så länge ett monopol föreligger.» Det monopol, som järnvägarna tidigare faktiskt haft, är brutet, och kravet på likställighet i förpliktelser och rättigheter måste därför anses berättigat. Bland de förpliktelser, som åligga järnvägarna och böra åligga varje allmänt trafikmedel, nämndes dessutom särskilt trafiktvånget, d. v. s. skyldigheten att efter fastställd turlista upprätthålla trafiken utan avbrott.

Dessa ämnen, utgörande konferensens huvudfråga, berördes å förhandlingarnas andra dag. Å den första behandlades frågorna angående biltrafikens administrativa reglering och den statliga kontrollen över detta trafikmedel, med inledningsföredrag av byråchefen Valsinger och majoren I. Petersson.

Härvidlag blev konferensens resultat, synes det mig, ett fastslående av att lagbestämmelserna om tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik icke lämpligen borde skärpas, utan fortfarande vara grundade på behövligheten och lämpligheten i varje fall med länsstyrelserna som i första hand beslutande myndighet och enhetliga instruktioner om bestämmelsernas tillämpning. Faran av alltför restriktiva åtgärder betonades ej minst av den anledningen, att följderna därav kunde bli ett onaturligt utvecklat och ekonomiskt osunt privatbilväsende, då genom avbetalningssystemet möjligheten att skaffa egen bil blivit allt större.

Beträffande det allmännas kontroll över biltrafiken framfördes krav på en viss prövning av vederbörandes ekonomiska förutsättningar, likaledes på att ansvarighetsförsäkringen bleve obligatorisk för motorfordon i gemen. Förslag framkommo om inrättandet av trafikfiskaler och en trafiknämnd vid sidan av tillståndsmyndigheterna. Införandet av självregistrerande hastighetsmätare påyrkades jämväl under diskussionen.

Det har sagts, att varje trafikmedel skulle bära sina kostnader. Vad detta innebär är först och främst, att *väg*underhållet bör bestridas av vägtrafikanterna. Och av vägtrafikanterna äro i våra dagar i medeltal minst 75 % motorfordon. Det synes därför rättvist, att motortrafiken också bär motsvarande andel i underhållskostnaderna. Härvidlag torde en uppdelning av motorfordonen dock göras uti 1) bilen i enskild trafik, 2) lastbilen och 3) omnibussen, d. v. s. bilen i yrkesmässig persontrafik i regelbunden fart å viss vägsträcka. Ofrånkomligt torde vara, att det är den tunga lastautomobiltrafiken, som mest förstör vägarna och därför bör åläggas den största bördan vid kostnadernas fördelning.

Under konferensens tredje dag behandlades enligt programmet förutom frågor om reformer beträffande tidtabeller, transportplaner m. m. även den viktiga frågan om järnvägsfusionernas berättigande och be-

främjande. Fördelarna härav äro givetvis att kostnaderna kunna nedbringas, d. v. s. besparingar på olika områden göras. Men det framhölls särskilt att man vid bedömandet av dessa frågor icke finge glömma eller underskatta faran av att påtvinga ett ekonomiskt starkt företag en fusion med ett mindre starkt dylikt.

Såsom en röd tråd genom förhandlingarna gick, vill jag säga, tanken, att enighet ger styrka. Jag är övertygad om, att vi snart i vårt land få bevittna, hurusom trafikföretagen slutas samman till större enheter. Och då gäller det för det allmänna att tillse, att de enskilda företagens intresse att göra den mest givande affären icke får dominera över skyldigheten för ett trafikföretag att på billigaste och bästa sätt betjäna allmänheten med det för allmänheten och för platsen bästa, lämpligaste och modernaste kommunikationsmedlet. Och i den mån konferensen härvidlag kan hava blivit en vändpunkt och bidragit till en utveckling i rätt riktning är det endast att med tacksamhet notera, att den kommit till.