

JÄRNVÄGAR OCH OMNIBUSSAR INOM LOKAL- BANEOMRÅDEN.

Föredrag av direktör *Å. Nerell*,
Stockholm—Roslagens järnvägar.

För närvarande översvämmas vi av litteratur beträffande järnvägar och omnibussar. Det är icke heller obekant, att t. o. m. doktorsavhandlingar i detta ämne sett dagens ljus i Tyskland. T. o. m. vid Uppsala universitet har nu som ämne för lektorskompetens givits »Järnvägar och bilar i Uppland». Det är därför icke gott, att i detta ämne komma med några nya synpunkter, som kunna fånga intresset.

Allmänheten tror, att de svenska järnvägarnas ställning till automobiltrafiken är bandhundens, som skäller på månen, men så är det ej. Vi ha nog alldeles klart för oss bilens stora betydelse som transportmedel. Vad vi hittills ha opponerat oss emot har gällt den stora yrkesbiltrafiken och det sätt, på vilket den utövas och tolereras.

Järnvägarna tillämpa som bekant mycket låga taxor för mindervärdigt gods och högre taxor för högvärdigt gods, som ju tål högre frakter. Bilarna kunna därför transportera det högvärdiga godset till mycket lägre frakter än järnvägen. Bilarna konkurrera också skarpt med järnvägen i fråga om resor till närbelägna platser, då järnvägarna måste tillämpa högre taxor för enkla biljetter till följd av systemet med års- och månadsbiljetter.

En anledning till opposition från vår sida beträffande busstrafiken är vidare den, att linjerna ofta gå utefter järnvägarna, och att bussarna ofta avgå på samma tider som tågen.

Med stort berättigande kan hävdas, att fri konkurrens inom transportväsendet icke är det obetingat bästa. Den samhällets gemenskaps-egendom, som transportmedlen utgöra, kommer icke så säkert fram till största prestationsduglighet, om varje liten del därav får såsom fristående organism utveckla sig självständigt. Ett större resultat kan tänkas uppnås genom en rationell organisation av det hela. Från denna synpunkt kunde en målmedveten organisatorisk reglering av trafikväsendet synas önskvärd. Vi ha också sökt få en dylik, men förgäves. Det lider numera intet tvivel om, att avgränsningen mellan automobil- och järnvägstrafiken faktiskt måste komma att, med vissa administrativa regleringar, dock *i stort sett* bestämmas genom den fria konkurrensens process. Oundgängligt är emellertid då, att denna konkurrens verkligen blir fri, och icke ensidigt snedvrides.

Har man sålunda klart besked på, att några ytterligare åtgärder från statens sida för att begränsa bilarnas intrång på järnvägarnas förvärvsområde icke är att förvänta, gäller det både för staten och järnvägsförvaltningarna att taga konsekvenserna av ett sådant faktum.

För staten gäller det att taga följderna av järnvägarnas förlorade trafikmonopol, och för järnvägarna att i erforderlig omfattning om lägga sin affär, både med avseende å prissättning och med avseende på arten av de tjänster, man vill bjuda sin kundkrets.

För det svenska folkhushållet — eller för staten — om man så vill uttrycka det, böra konsekvenserna av det förlorade monopolet bli, att de tyglar, som staten måste anlägga på järnvägarna för att hindra maktmissbruk mot andra samhällseliga företag, väsentligen kunna lättas, då samhället har möjligheter att genom anlåtandet av annat transportmedel självt värna sig mot järnvägarnas eventuellt överdrivna avgifter och transportvillkor. Den hittillsvarande differentieringen av tarifferna till förmån för industrins råvaror och för i övrigt lågvärdigt gods måste förr eller senare utjämnas för att lämna järnvägarna kompen sationer för förlorade inkomster av de högre tarifferna. Samma är förhållandet mellan årsbiljettpris och enkla biljettpris å en del förortsbanor. Likaså måste de mera individuella fraktnedsättningarna legaliseras, d. v. s. järnvägarna befrias från sin skyldighet att annonsera fraktnedsättningar och att tillämpa samma fraktsatser för transportlikvärdiga trafikanter.

Dessa följder av järnvägarnas ändrade ställning i samhällslivet har också den svenska regeringen delvis insett, då den i november förra året tillsatte särskilda sakkunniga för att bland annat utreda lämplig omläggning av järnvägarnas närtrafiktaxor samt också för utredning om, huruvida nuvarande bestämmelser rörande järnvägsdriften behöva ändras för ernående av driftkostnadsminskning vid de enskilda järnvägarna. Detta kommittéarbete pågår. En annan enligt mitt förmenande ofrånkomlig konsekvens av det brutna monopolet är, att det nya transportmedlet icke gynnas eller subsidieras av staten, och således beredes fördelar, som de äldre transportföretagen sakna. Det nya transportmedlet måste liksom de äldre bära sina egna driftkostnader. Hur ligga hävidlag förhållandena till i Sverige? Den svenska automobilparkens kapitalvärde uppgår till ca 425 mill. kronor och dess årliga driftkostnader, oberäknat det allmännas bidrag till väghållning, till ca 300 mill. De svenska järnvägarnas driftkostnader uppgå till i stort samma belopp. Men bilarnas transportarbete torde vara ca $\frac{1}{20}$ av järnvägarnas och faller till största delen på persontrafiken, som från näringssynpunkt alltid ansetts vara av mindre betydelse än godstrafiken, under det att järnvägarnas omslutning av godstrafikens anpart utgör ca 66 %.

Det är sålunda ofrånkomligt att med allt erkännande av de stora fördelar automobilen givit samhället — och speciellt landsbygden —

automobiltrafiken i stort sett medför ett transportslöseri och icke så litet av lyx. Under sådana förhållanden bör principiellt intet vara att erinra mot, att bilarna verkligen belastas med de kostnader, de åsamka väghållningen.

Samtliga vägunderhållskostnader uppgå hos oss till 30 mill. kronor, vägförbättringskostnader till 27 mill. kronor. Bilarnas andel av vägtrafiken utgör ca 90 %. Biltrafikens årliga vägstnader utgöra således ca 51 mill. kronor. Från bilarna inflytande skatter utgöra ca 23 mill. kronor. Årligen satsar således det allmänna ca 28 mill. kronor på biltrafiken.

Det synes mig icke förefinnas något skäl, varför icke bilskatten omedelbart borde höjas så mycket, att åtminstone vägunderhållskostnaderna blevo täckta.

Däremot är jag icke så stor idealist, att jag tror på möjligheten att i svenska riksdagen för närvarande genomdriva en så stor höjning av bilskatterna, att bilandelen av vägförbättringskostnaderna täckes av bilmedel, huru starka principiella och praktiska skäl än kunna anföras härför. Det plägar invändas, att om 15 år beräknas bilparken ha vuxit så starkt, att dess beskattning — efter nuvarande grunder — då täcker samtliga väghållningskostnader. Invändningen innebär först och främst endast ett obestyrkt antagande. Men en subventionering under 15 år framåt av ett så livskraftigt trafikmedel som bilarna är icke blott onödig utan även skadlig. Därigenom kommer biltrafiken under övergångstiden att ökas i större omfattning än som är ekonomiskt motiverat, och härav följa onödiga kostnader för bilinköp, onödiga vägbyggnadskostnader och onödig förbrukning av järnvägs kapital. Genomförbar borde emellertid en sådan åtgärd vara, att — såsom jag redan förut haft tillfälle offentligt framhålla — staten fonderade den vägförbättringskostnad, som avses verkställd under de närmaste — låt oss säga 10 åren — och att bilarna omedelbart belastades med annuiteten å denna vägfond. Det är den mest välvilliga beskattningsform, som torde kunna föreslås. Järnvägarnas ställning gent emot automobilerna blir visserligen icke avgjord härmed. Ett rättfärdighetskrav blir emellertid uppfyllt och ett logiskt bedömande av de olika transportmedlens självkostnader möjliggöres.

Emellertid har vid de svenska järnvägarna ett intensivt anpassningsarbete utförts under de bägge senaste åren.

Till en början sökte järnvägarna att möta bilkonkurrensen i persontrafik med att förtäta sin persontågstidtabell. Som jag redan förut nämnt, har persontågskm. vid de enskilda järnvägarna sedan år 1914 utökats med 65 % nya persontågskm. Samtidigt sökte järnvägarna köra bilar på räls, d. v. s. anskaffa motorvagnar för de nya persontågen. På grund av kapitalbrist har dock en del enskilda järnvägar icke kunnat slå in på denna väg.

Som herrarna av det här redan sagda torde hava erfarit, befinner

sig det svenska trafikväsendet inför en väsentlig omgestaltning. Både järnvägs- och biltrafikens utveckling ligger f. n. i stöpsleven, och det gäller både för statsmakterna och näringslivet som för transportföretagen själva att tillse, att utvecklingsprocessen går i en för samhället i dess helhet målmedveten, lycklig riktning.

Jag kan därför ej anse annat än, att varje järnväg går in på den väg, som den anser föra till målet.

Det viktigaste problemet, som för närvarande finnes för samarbete är, enligt mitt förmenande, trafikens uppdelning på ett rationellt sätt. Att ha bussen och järnvägen löpande parallellt, torde i längden vara synnerligen ineffektivt. Det ligger närmast till hands att genom tidtabellsåtgärder fördela trafiken. Man får försöka låta järnvägen få den trafiken, som ligger längst bort och den, som ligger närmast, får överlåtas till bilarna. Man vinner därigenom den fördelen, att trafik-hastigheten ökas, vilket måste ha till följd, att hållplatserna i stadens närhet slopas förr eller senare och den trafiken överlämnas till bussarna.

Men bilproblemet förblir emellertid olöst, ty det är privatbilen, som är den värsta konkurrenten, och denna komma vi aldrig ifrån. Det enda krav, man kan ställa på privatbilen är, att även den skall uppbära sina egna kostnader.

Det enda vi kunna göra för att bemöta den privata biltrafiken är, att vi järnvägs- och spårvägsmän, var för sig i sin stad, försöka höja våra företags prestationer på sådant sätt, att allmänheten inser, att det är onödigt att skaffa sig privatbil.
