

Nr 7.

Ankom till Riksdagens kansli den 1 mars 1910, kl. 4 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 1, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ändring af samtrafikförhållandena mellan statens och enskilda järnvägar.

Uti en af herrar Vahlquist m. fl. inom Andra kammaren väckt och till utskottet för behandling hänvisad motion, nr 92, har hemställts, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande af sådana åtgärder, att samtrafikförhållandena mellan statens och enskilda järnvägar snarast möjligt på ett tillfredsställande sätt ordnas.

Till stöd för denna anhållan åberopa motionärerna de klagomål, som från åtskilliga håll gjort sig gällande mot de nuvarande bestämmelserna rörande samtrafik, hvilka angifvas vara i vissa fall hindrande för ett fullständigt utnyttjande af en del järnvägsanläggningar. Som exempel härpå anföras de förhållanden, som rörande samtrafik råda i Östergötlands län efter tillkomsten af bandelen Linköping—Ringstorp, och hänvisar utskottet i detta afseende till motionen.

De nu gällande samtrafiksbestämmelserna, som omfatta såväl fastställande af samtrafiks-vägar som -taxa, datera sig från år 1882 med ändringar och tillägg, som tillkommit dels åren 1889—1890 med anledning af ändrad taxa för transporter å statens järnvägar och därmed följande förhandlingar mellan kungl. järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen, dels år 1902 med anledning af nya förhandlingar mellan nämnda styrelse och styrelserna för resp. enskilda järnvägar.

Samtrafikstaxan är således en frivillig öfverenskommelse mellan

Bih. till Riksd. Prot. 1910. 9 Saml. 2 Afd. 2 Band. 7 Häft. (Nr 7.)

*Utskottets
yttrande.*

å ena sidan statens, å andra sidan enskilda järnvägar och kan ej af någondera parten på grund af i aftalet träffade bestämmelser ensidigt brytas eller ändras utan att hela samtrafiksftalet rubbas.

Af motionärarnas motivering framgår, att de med sin motion särskildt vända sig mot bestämmelserna rörande samtrafikvägar. Enligt de ofvan omnämnda samtrafiksöfverenskommelserna, »samtrafikstaxan», bestämmes samtrafiksvägen vid en ny bandels tillkomst *ej* med hänsyn till den *absolut* billigaste vägen, utan, vid den jämförelse af fraktafgifter, som föregår vägens bestämmande, lägges för den gamla samtrafiksvägen den gällande samtrafikstaxan till grund, hvarvid för de olika bansträckorna gällande vägförlängningar, frakttillägg och extra banafgifter, helt eller delvis, bortfalla, därest banor, som hafva sådana, det begära, då däremot för vägen öfver den nya bandelen beräkningen sker lokalt efter i samma taxa upptagna afgifter.

Af bestämmelserna framgår således tydligt afsikten att åt den äldre järnvägslinien bevara den trafik, på hvilken densamma kanske baserats vid byggandet, eller som kunnat upparbetas. Frågas kan emellertid, om en sådan princip under alla förhållanden är riktig, ty genom densammas tillämpning belastas otvifvelaktigt den allmänna samfärdseln, i det jordbruk, handel och industri på flere orter få betydligt ökade fraktkostnader mot om trafiken leddes öfver den absolut billigaste vägen. En sida af saken är den af motionärerna berörda, eller förfarandet där samtrafiksvägen går från en smalspårig, öfver en bredspårig till en annan smalspårig bana, och där således omlastning af godset måste äga rum tvenne gånger.

Är nu, såsom i det af motionärerna anförda exemplet, de bägge smalspåriga banorna sammanknutna, utom genom en del af statens järnvägar, äfven genom en smalspårig bandel, vore det, både med hänsyn till omkostnaderna för de två omlastningarne som däraf beroende gods-förminskning, -försämring samt tidsutdräkt, att föredraga, om samtrafiksvägen förlades öfver den smalspåriga sammanbindningsbanan, när fråga är om gods-försändelse mellan dessa bägge smalspåriga järnvägsnät.

En ändring i det af motionärerna anförda fallet torde dock, utan att bryta samtrafiksöfverenskommelsen, hafva kunnat göras så än att samtrafiksvägen för gods i fulla vagnslaster af varor, som anses kunna taga skada genom omlastning, såsom kalk, torf, torfströ, kol m. m., leddes öfver Ringstorpsbanan, vid försändelser mellan stationer å de på bägge sidor om densamma anslutna smalspåriga järnvägarna.

Utskottet kan således ej finna annat, än att motionärerna haft fullt fog för sin begäran om en snar ändring af samtrafiksbestämmelserna mellan statens och enskilda järnvägar. En kungl. kommitté har emellertid bland annat erhållit i uppdrag att inkomma med betänkande och förslag rörande förändrade bestämmelser i fråga om samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar. För en ändring i samtrafiksbestämmelserna måste dock en för berörda banförvaltningar gemensam taxa läggas till grund, och bör denna lämpligen vara statens järnvägars. Omnämnda kommitté är enligt hvad utskottet inhämtat för närvarande sysselsatt med utarbetande af denna taxa, och huru önskligt det än vore, torde således någon revision af samtrafiksbestämmelserna ej kunna komma till stånd, förrän statsbanetaxan blifvit slutreviderad, men komma desamma, enligt hvad som meddelats, att omedelbart därefter upptagas till behandling.

Då det synes utskottet uppenbart, att kommittén därvid ej kan underlåta att taga de af motionärerna framförda och af utskottet såsom befogade funna anmärkningarna mot nuvarande samtrafiksbestämmelser under ompröfning, så torde skäl ej vara för handen, att Riksdagen nu hos Kungl. Maj:t anhåller om åtgärders vidtagande för ett snarast möjligt ordnande af samtrafikförhållandena mellan statens och enskilda järnvägar.

Utskottet får därför hemställa,

att herrar Vahlquists m. fl. motion ej må till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 1 mars 1910.

På utskottets vägnar:

TH. FÜRST.
