

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 16 juli 1914 kl. 2 e. m.

Andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående anordnande av väntsalar för 3:e klassens passagerare vid statens järnvägar.

I en inom andra kammaren väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 61, har herr *Räf* hemställt, att riksdagen behagade besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t täcktes vidtaga sådana åtgärder, att tredje klassens passagerare å statens järnvägar måtte tillförsäkras ur sanitära och andra synpunkter behöfliga väntsalar.

Motionen.

Utskottet, som vid behandlingen av ifrågavarande motion ansett det vara lämpligt att inhämta kungl. järnvägsstyrelsens mening i ämnet, har, efter därom hos vederbörande statsråd gjord framställning, fått mottaga det yttrande, som återgives i Bilaga 1.

För utskottet synes det vara tydligt, både på grund av vad motionären anført och vad utskottet i övrigt har sig bekant, att åtskilliga missförhållanden blivit följden av det av kungl. järnvägsstyrelsen tillämpade systemet att, med borttagande av 3:e klass väntsalar vid stationerna, i deras ställe inrätta vänthallar eller vestibuler, där 3:e klass-passagerarne äro hänvisade att uppehålla sig. Det har nämligen visat sig, att dessa vestibuler i många fall ifråga om uppvärmning äro bristfälliga, delvis beroende på deras natur av genomgångsrum men även på grund av

Utskottet.

Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 13 saml. 2 avd. 3 häft. (Nr 3.) 1

olämpliga anordningar i övrigt, ävensom att de med avseende på utrymmet äro alldeles för otillräckliga. Nödigt antal sittplatser saknas därjämte ofta. Tredje klassens passagerare, vilka dock, som motionären påpekat, utgöra det största antalet trafikanter och giva den ojämförligt största inkomsten för persontrafik, bliva därför mångenstädes genom vestibulsystemet, eller kanske riktigare, genom ett mindre lämpligt anordnande av detsamma berövade den bekvämlighet och det skydd för hälsan, som billigheten synes fordra.

Väl må det förhålla sig så, som kungl. järnvägsstyrelsen anført, att expeditions- och bagagerummen i stationshusen på grund af trafikökning måst utvidgas, och att detta af ekonomiska skäl måst göras utan några genomgripande om- eller tillbyggnader. Äfven för utskottet är det klart, att dyrbara byggnadsföretag böra undvikas. Däremot synes det icke utskottet vara lika klart, att de erforderliga förändringarna i stationshusen nödvändigtvis måste ske på 3-klass-väntsalarnes bekostnad. I många fall borde sådana anordningar kunna göras, att särskilda uppehållsrum för 3-klasspassagerare kunna bibehållas. Där så ej är fallet, vill utskottet peka på den utvägen, att gemensam väntsal för 2- och 3-klasspassagerare upplåtes. Dock böra ej andra än resande äga tillträde till dylika väntsalar.

Även om vestibulsystemet på vissa orter på ett tillfredsställande sätt blivit ordnat, har erfarenheten, i trots av de åtgärder, som enligt kungl. järnvägsstyrelsens meddelande äro vidtagna, tillfyllest visat svårigheten att med detta system bereda trafikanterna varma och dragfria tillflyktsorter under väntan på tåget.

Den av kungl. järnvägsstyrelsen uttalade uppfattningen, att, på grund af befolkningens ökade resvana, de resandes väntetid vid stationerna skulle ha minskat, kan utskottet, åtminstone för landsbygdens vidkommande, icke helt dela. Här gäller det alltjämt, bland annat på grund af de stora avstånden från järnvägsstationerna, att de resande, av vilka som nämnt 3-klasspassagerarne äro i ojämförlig majoritet, ofta nödgas uppehålla sig vid stationerna länge nog i väntan på tåget. Ofta nödvändiggör även tågombyte längre uppehåll å stationerna för de resande. Att på ett fullt tillfredsställande sätt anordnade väntrum för 3:e klasspassagerare äro av behovet påkallade, synes därför utskottet vara uppenbart.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att riksdagen behagade besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t tacktes

vidtaga sådana åtgärder, att tredje klassens passagerare å statens järnvägar måtte tillförsäkras ur sanitära och andra synpunkter behövliga väntrum.

Stockholm den 16 juli 1914.

På utskottets vägnar:

M. ENDERSTEDT.

Bilaga 1.

»Till Konungen.

Genom statsrådets och chefens för civildepartementet ämbetsskrivelse den 19 sistlidne juni har järnvägsstyrelsen anbefallts inkomma med underdånigt yttrande över inom riksdagens andra kammare av herr E. Räf väckt motion n:r 61 angående vidtagande av sådana åtgärder att 3:e klassens passagerare å statens järnvägar måtte tillförsäkras ur sanitära och andra synpunkter behövliga väntsalar, och får styrelsen till åtlydnad härav i underdånighet anföra följande:

I de stationshus, som under järnvägens första tid uppfördes, voro i regel expeditions- och bagagerum rätt smått tilltagna, då däremot väntsalar voro jämförelsevis stora. I och med trafikökningen under årens lopp hava expeditionerna måst utvidgas, och då detta av ekonomiska skäl oftast måst göras utan några genomgripande om- eller tillbyggnader, har så i allmänhet skett på bekostnad av väntsalar och principerna för deras anordnande. I flera av de äldre stationshusen hava sålunda dessa ändringar icke utan avsevärda kostnader kunnat verkställas med mindre än att vanligen 3:e klass, men i en del fall även 2:a klass väntsalar borttagits och ersatts med ett rum, vanligen av rätt avsevärda dimensioner, som fått karaktär av vänthall eller vestibul. Dylika kombinationer av väntsal med vestibul hava emellertid hittills icke givit anledning till anmärkningar utan i stället visat sig särskilt lämpliga i och för det ändamål man velat nå såväl för de resandes som järnvägens räkning, och hava därför till och med på senare åren vid uppförandet av nya stationshus dessa försetts med allenast vestibul. Sålunda äro de vid Inlandsbanan uppförda stationshusen försedda med ett gemensamt väntrum, där biljett- och resgodsluckor finnas, och har från allmänheten därstädes icke, där klimatet ändock är hårt, försports några klagomål över saknaden av särskilda väntsalar.

Vid bedömande av förevarande fråga torde böra tagas i betraktande den vana vid resor, befolkningen alltmer förskaffar sig, varigenom resandes väntetid vid station minskas. Genom det s. k. vestibulsystemet blir allmänheten snabbt och bekvämt expedierad, och de av motionären framhållna oerhört starka och kalla vinddrag från alla sidor i vestibulerna kan mycket väl förebyggas genom anordnande av täta biljettluckor, självstängande dörrar samt förstugor eller vindfång, allt åtgärder, som järnvägsstyrelsen överallt, där möjligt är, iakttagit, vare sig det gäller ändrings- eller nybyggnadsarbeten. Då härtill kommer, att effektiva värmeanordningar anbringas, torde trafikanterna kunna tillförsäkras ej allenast dragfria, utan även varma tillflyktsorter i vänthallarna. Det har ofta visat sig, särskilt i större samhällen, att de avskilda 3:e klassens väntsalarna äro tillhåll för sämre element, som därstädes vålla de bättre vida större obehag än vad som plägar äga rum i de gemensamma väntsalarna. I en del vestibuler har anordnats stängsel för att kunna genomföra plattformspärr. Att, såsom motionären framhåller, härvid en del å ömse sidor om stängslet varande personer sinsemellan kunna bli utsatta för obehag, torde icke genom järnvägens ingripande kunna förebyggas. Härvidlag erinras dock om de bättre förhållanden, som häri kunna väntas i och med utfärdandet av den nya trafikstadgan, vars §§ 15 och 18 hava för detta fall särskild tillämpning.

Anordnandet av särskilda 3:e klassens väntsalar vid statens järnvägars stationer skulle icke allenast medföra högst avsevärda ändrings- och nybyggnadskostnader, utan även öka de årliga underhållsutgifterna. Ur ekonomisk synpunkt torde sålunda det obligatoriska införandet överallt av dylika väntsalar vara för järnvägarna synnerligen ofördelaktigt, och anser styrelsen därför, att styrelsen i detta hänseende bör få äga sin frihet att ordna förhållandena på för varje uppträdande fall förmånligaste sätt.

Järnvägsstyrelsen tvekar därför icke att avstyrka den av herr Räf väckta motionen, så mycket mer som, såsom ovan framhållits, allmänheten även vid av styrelsen nu angivna om- och nybyggnadsprinciper i de flesta fall torde kunna tillförsäkras ur sanitära och andra synpunkter fullt anmärkningsfria uppehållsplatser i stationernas för allmänheten tillgängliga lokaler.

Stockholm den 3 juli 1914.

Ivar Virgin.

G. Richter.
t. r.

Underdånigst
Axel Granholm.