

Nr 30.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1920 kl. 6 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 30, i anledning av andra kammarens beslut rörande väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om anordnande av statlig kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller.

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 273, har herr *Bengtsson* i Kullen hemställt, att andra kammaren ville för sin del besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, på vilket sätt en statlig kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller lämpligast kunde anordnas i syfte att allmänhetens intresse av bekväma tågförbindelser tillgodosåges, ävensom vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kunde för-
Motionen.

I fråga om motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen.

Vid detta utlåtande är såsom bilaga fogat ett av kungl. järnvägsstyrelsen i ärendet avgivet utlåtande.

Andra kammarens utskott anförde i anledning av motionen följande:

»Uti förevarande motion har motionären påkallat riksdagens uppmärksamhet för det bristande samarbete, som, enligt motionärens uppfattning, är rådande mellan statens och de enskilda järnvägarna med avseende å tidtabellernas anordnande. Motionären har särskilt framhållit, hurusom de enskilda järnvägarnas tidtabeller i många fall äro anordnade på ett sätt, som icke kan sägas motsvara de rimligaste anspråk å
Andra kammarens utskott.

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 12 saml. 2 avd. 16 häft. (Nr 30). 1

bekvämlighet i samtrafiken med statens järnvägar och motionärens framställning utmynnar i ett yrkande om utredning, huruvida icke genom en statlig kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller de av motionären påtalade olägenheterna skulle kunna undanröjas.

Utskottet har försökt att med ledning av de upplysningar utskottet kunnat från i ämnet initierat håll inhämta samt den inom utskottet förefintliga erfarenheten från olika delar av riket bilda sig en uppfattning rörande befogenheten av de uti motionen framförda klagomål. Utskottet har härvid kommit till den uppfattningen, att, såsom ju också motionären själv medgiver, flertalet av de fall, som från vissa trafikanters synpunkt skulle kunna göras till föremål för till synes befogade anmärkningar, ingalunda kunna hänföras till sådana omständigheter, som »olika järnvägsbolags begär att i konkurrenssyfte eller av andra orsaker bereda varandra obehag». Men å andra sidan kan det ej heller bestridas och exempel därå hava inom utskottet anförts, att i enskilda järnvägars tidtabeller förekomma tågtider vars fastställande snarast synes hava skett av en slump och utan hänsyn till den trafikerande allmänhetens berättigade krav.

Utskottet kan givetvis icke bestrida, att det vore av allmänt intresse, om åtgärder kunde vidtagas för dylika olägenheters undanröjande och till förhindrande av att nya dylika uppstode.

Motionären framhåller såsom sin uppfattning, att de påtalade olägenheterna kunde undanröjas genom ett intimare samarbete mellan de enskilda järnvägarna och statens järnvägar vid tidtabellernas fastställande.

I detta hänseende anser sig utskottet kunna hänvisa till vad järnvägsstyrelsen i sitt till utskottet avgivna utlåtande anført, nämligen att styrelsen, som ansåge, att ett mera fast ordnat samarbete de enskilda järnvägarna emellan rörande tidtabellsfrågor skulle bliva till fördel för tidtabellsarbetet, planerade, att söka giva de sammanträden, som nu pläga hållas med de enskilda järnvägsförvaltningarna före varje ny tidtabells ikraftträdande, en fastare organisation, liknande den, som vore gällande för de europeiska tidtabellskonferenserna.

Vidkommande frågan om införande av statskontroll å de enskilda järnvägarnas trafik (tidtabellspolitik) anser utskottet givetvis, i likhet med järnvägsstyrelsen, att med hänsyn till de vittgående konsekvenser i ekonomiskt hänseende för de enskilda järnvägarna, som en dylik kontroll skulle medföra, för närvarande starka betänkligheter kunna göras gällande gentemot införandet av en så vidsträckt kontroll, att staten skulle erhålla det slutliga avgörandet i fråga om anordnandet av de enskilda järnvägarnas tidtabeller, exempelvis bestämmandet av antalet tåg, o. d. Det bör i detta

sammanhang anmärkas, att staten enligt de allmänna villkor, som pläga uppställas vid järnvägskoncessioners beviljande äger rätt att tillse, att trafiken å den koncessionerade järnvägen uppehålles i det omfång, som »av Kungl. Maj:t prövas skäligt».

Frågan om statskontroll å de enskilda järnvägarnas trafik har tidigare i annat sammanhang varit föremål för riksdagens prövning.

Vid 1918 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen förslag om anvisande av extra stat för år 1919 av medel för anställande å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå av en trafikinspektör. Förslaget grundade sig å en framställning från nämnda styrelse vilken i skrivelse den 1 september 1917 framhållit, att arbetet med den styrelsen ålagda kontrollverksamheten över landets enskilda järnvägar till följd av det enskilda järnvägsnätets omfattning, uppgifter och betydelse för den allmänna samfärdseln tagit en sådan omfattning, att styrelsens arbetskrafter ej vore tillräckliga för detta alltjämt växande arbetes noggranna skötsel.

Kungl. Maj:ts berörda förslag avslogs av riksdagen, som i sin skrivelse den 22 juni 1918 nr 6 A angående regleringen, under riksstatsens för år 1919 sjätte huvudtitel beträffande förslaget anförde, att som av stadsrådsprotokollet framginge mellan de sakkunniga rätt synnerligen skiftande meningar om på vilket sätt, i vilket sammanhang och under vilken styrelses ledning driftinspektionen vid våra enskilda järnvägar helst borde organiseras, och att det därför icke syntes riksdagen vara tillräckligt motiverat, att innan det år 1907 av trafiksäkerhetskommittén avgivna betänkandet hunnit slutgiltigt prövas och därmed former och gränser för driftinspektionen blivit fastställda, utbyta det dittillsvarande provisoriet mot ett annat sådant. Riksdagen erkände förvisso behovet av en utvecklad och förbättrad driftinspektion, men syntes det riksdagen jämväl önskvärt, att man före anställandet av befattningshavare för uppgiften i fråga måtte kunna mera fullständigt överblicka det område verksamheten skulle omfatta.

Sedan vederbörande departementschef icke funnit sig böra biträda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord förnyad hemställan om uppdragande i 1919 års statsverksproposition av anslag till trafikinspektör, är, enligt vad utskottet inhämtat, frågan om den slutliga gestaltningen av statskontrollen å de enskilda järnvägarnas trafik fortfarande beroende på utredning.

Av vad utskottet ovan anført, framgår, att utskottet icke ansett sig kunna förorda bifall till motionen, såvitt detta skulle innebära ett uttalande

från riksdagens sida om önskvärdheten av att åvägabringa kontroll å de enskilda järnvägarnas trafik i den utsträckning, vartill motionärens yrkande kunde giva anledning. Men utskottet har ansett sig böra förorda, att riksdagen i anledning av motionen måtte i anslutning till riksdagens ovanberörda skrivelse den 22 juni 1918 rikta Kungl. Maj:ts uppmärksamhet därå, att under den pågående utredningen angående formerna för och omfånget av den statliga kontrollen å de enskilda järnvägarnas trafik kunde och borde tagas under övervägande, huruvida icke denna kontroll borde i större eller mindre utsträckning omfatta jämväl de i motionen berörda förhållanden. Härigenom har utskottet trott sig, i den mån under förhanden varande förhållanden torde vara möjligt, understödja motionens syfte.

Utskottet får därför hemställa, att andra kammaren i anledning av herr Bengtssons i Kullen motion nr 273 måtte för sin del besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att under pågående utredning rörande den statliga kontrollen å de enskilda järnvägarnas trafik jämväl måtte tagas i övervägande det uti motionen berörda spörsmål.»

*Andra
kammarens
beslut.*

Andra kammaren beslöt för sin del i enlighet med sitt tillfälliga utskotts hemställan.

Detta andra kammarens beslut har delgivits första kammaren, som hänvisat ärendet till sitt andra tillfälliga utskott.

Utskottet.

Utskottet, som i huvudsak instämmer i vad andra kammarens utskott i ärendet anfört, får hemställa,

att första kammaren måtte biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 27 april 1920.

På utskottets vägnar:

JACOB LARSSON.

Närvarande: herrar *Larsson, Andersson, Johansson* i Lövholmen, *von Hofsten, Westman* och *Malmberg*.

*Bilaga.**Till herr ordföranden i andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Motionären framhåller såsom önskvärt att »vid korsningar med statsbanor eller andra enskilda järnvägar de resande beredas tillfälle att utan onödigt dröjsmål kunna fortsätta resa med tåg å annan bana». Ett tillmötesgående av detta önskemål är både beträffande statens järnvägar och enskilda järnvägar av såväl ekonomiska som tidtabelltekniska skäl omöjligt att allmänt genomföra. Det kan t. ex. icke med fog göras generellt gällande, att en järnväg, som har anslutning till en huvudlinje, skall inlägga anslutningståg från och till alla tåg å huvudlinjen. Ej heller är det alltid tidtabelltekniskt lämpligt att lägga tågen så, att den resande kan utan dröjsmål fortsätta. Tvärtom måste för utjämning av tågförseningar — man kan icke bortse från sådana — ibland längre eller kortare buffertuppehåll inläggas på övergångsstationerna.

Motionären framhåller vidare, att »de resande nödgas ibland vara med om att de vid ankomsten till en övergångsstation få se röken från ett bortilande tåg, som de önskat medfölja. Därest detta tåg gått blott några minuter senare, hade de kunnat beredas tillfälle att medfölja detta, men nu nödgas de i stället kvarstanna på övergångsstationerna, ofta till en påföljande dag.» Som orsak till ett sådant förhållande anför motionären dels bristande samarbete järnvägarna emellan, dels olika järnvägsbolags begär att i konkurrenssyfte eller av andra orsaker bereda varandra obehag. Då i motionen ej anförts vissa bestämda fall, kan ej avgöras, vilket stöd motionären har i verkliga förhållanden. För motionären kunna orsakerna te sig så som han anført, men oftast torde orsaken vara att söka i det förhållandet, att en järnväg, som förmedlar förbindelsen mellan två andra järnvägar, måste, då tågplanen å de angränsande järnvägarna icke medgiver ett tågs läggande i tåganslutning med båda järnvägarna, lägga sitt tåg antingen så, att det avgår från den ena anslutningsstationen, innan visst tåg ankommit dit, eller också så, att det ankommer till den andra anslutningsstationen, efter det att visst tåg avgått därifrån. Det torde böra påpekas, att det vid tågförseningar ibland måste inträffa, att ett anslutningståg icke inväntar ett försenat tåg. Detta beror då icke på tågplanen utan på tågledarens tillfälliga dispositioner, rörande vilka varje fall måste bedömas efter de omständigheter, som förelägo vid tillfället i fråga.

För att i möjligaste mån ordna tågplanen på det för allmänheten och för järnvägarne lämpligaste sättet hållas, vad enbart svenska tågförbindelser angår, tidtabellssammanträden dels på kungl. järnvägsstyrelsens kallelse med samtliga

järnvägsförvaltningarna, som vilja låta representera sig, en gång före varje ny tidtabells ikraftträdande, dels ock mera lokala sådana. På de stora tidtabells-sammanträdena avhandlas i första hand statens järnvägar berörande tågförbindelser, men intet hindrar, såsom ock i viss utsträckning sker, att frågor rörande förbindelser som angå uteslutande enskilda järnvägar framföras till överläggning. Ett mera fast ordnat samarbete de enskilda järnvägarna emellan rörande tidtabellsfrågor skulle bliva till fördel för tidtabellsarbetet.

Det är också planerat att söka giva de sammanträden, som hållas på järnvägsstyrelsens kallelse, en fastare organisation liknande den som är gällande för de europeiska tidtabellskonferenserna.

Det torde i detta sammanhang parentetiskt böra erinras därom, att järnvägsstyrelsen, innan en viktigare tidtabellsändring företages, själv håller sammanträden med ortsbefolkningen samt att järnvägsstyrelsen givit underlydande distriktsförvaltningar order, att ortsbefolkningens ställning till en ifrågasatt tidtabellsändring skall inhämtas, då tvekan kan råda rörande densammans lämplighet, eller om känt är, att ortsbefolkningen kan hava intresse att få framföra sin åsikt. Dessa sammanträden hava visat sig vara mycket gagneliga såväl för järnvägen, som därvid erhåller förstahandskänedom om befolkningens önsningar, som för ortsbefolkningen, som bibringas kunskap om de järnvägstekniska begränsningarna beträffande möjligheten att tillgodose önskemålen. Det är icke för järnvägsstyrelsen känt, i vilken utsträckning befolkningen vid de enskilda järnvägarna beredes tillfälle att vid dylika sammanträden få framföra sina önskemål.

Motionären har tänkt sig att samarbetet de enskilda järnvägarna emellan rörande tidtabellsfrågor skulle underställas en statlig myndighet, så att myndigheten skulle utöva antingen en verklig bestämmanderätt över de enskilda järnvägarnas tidtabeller eller ock endast en övervakande verksamhet.

I motionens motivering ha anförts endast klagomål mot bristande eller olämpliga anslutningar, däremot icke sådana fall, och de torde väl beträffande de enskilda järnvägarna vara de talrikaste, då allmänheten anser, att antalet förbindelser är för litet. Enär emellertid motionen utmynnar i en hemställan om utredning, på vilket sätt en statlig kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller må lämpligast kunna anordnas, i syfte att allmänhetens intressen av bekväma tågförbindelser tillgodoses, framgår, att motionären avser, att den statliga myndigheten skulle utöva kontroll över de enskilda järnvägarnes hela tidtabell och icke endast beträffande anslutningstågs lämpliga läge. Huruvida det kan vara lämpligt, att en statlig myndighet skulle äga bestämmanderätten beträffande tidtabellen å de enskilda järnvägarna måste vara synnerligen svårt att bedöma. Man kan visserligen få utgå ifrån, att en statsmyndighet skall behandla hithörande ärenden fullt objektivt och med all hänsyn, men från järnvägsförvaltningarnas sida torde nog med styrka komma att framhållas, vilken djupt ingripande betydelse för järnvägens ekonomi en dylik bestämmanderätt skulle kunna medföra. En tidtabellsändring kan betyda en merutgift för järnvägen både för personal och materiell, och ett mera hårdhänt ingripande skulle kunna svårt drabba de järnvägar, som ha svagare ekonomi. Mindre betydelse torde saken äga för de järnvägar, som ha en god ekonomisk ställning och där en

eventuell ändring av tidtabellen skulle betyda egentligen endast en något minskad behållning på driften.

Därest emellertid en statlig kontroll skulle kunna komma att beslutas, anses densamma icke böra tilldelas järnvägsstyrelsen att utöva. Det kan ur flera synpunkter icke anses önskligt, att järnvägsstyrelsen, i högre grad än vad för närvarande vid gällande organisation av statsdepartementens arbete måste vara fallet, nödgas taga befattning med de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden.

En eventuell statlig kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller anses i stället böra handhas av den myndighet, som skall i allmänhet utöva den statliga kontrollen beträffande de enskilda järnvägarna, rörande vilken fråga departementschefen i statsverkspropositionen till 1918 års riksdag (sid. 99) ansett, att definitivt förslag torde komma att framläggas till innevarande års riksdag. Detta uttalande göres under det antagande, att ifrågakvarande myndighet erhåller en sådan kompetens, att den kan hava och även vidmakthålla den nödvändiga ingående kännedomen såväl om de olika järnvägarnas ekonomiska, tekniska och personalresurser som om trafikbehovet. Det erinras här särskilt om förut uppevarande förslag om inrättande av en trafikinspektörstjänst för de enskilda järnvägarna, till vilken också skulle kunna läggas beredandet och övervakandet av ifrågakvarande ärenden.

Stockholm den 19 februari 1920.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

A. M. Granholm.

C. O. Stjärna.
