

Nr 12.

Ankom till Riksdagens kansli den 22 april 1910 kl. 12 m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 7, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förbättrad lokaltrafik å statens järnvägar.

Uti en inom Andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 3, har herr Räf hemställt, att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes anmoda järnvägsstyrelsen vidtaga sådana åtgärder, som bättre än nu tillgodose i närheten af i synnerhet större fabriksstäder boende befolknings behof af lämpliga tågförbindelser med dessa städer.

Angående motiveringen tillåter sig utskottet hänvisa till motionen.

Andra kammarens utskott yttrar i ärendet följande:

»Det af motionären framhållna behovet af goda lokalförbindelser mellan större industri- och befolkningscentra och närliggande orter lämpade för anordnande af egnahemssamhällen torde ej kunna förnekas och synes vara af ett väsentligt inflytande på egnahemstankens förverkligande.

Det kammarens utskott, som för fem år sedan hade att behandla en lika motion, förklarade sig sympatisera med den i motionen framförda tanken, men hemställde dock om afslag å motionen på den grund, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse förklarat sig redan betänkt på vidtagande af

åtgärder i af motionären afsedd riktning. Såvidt utskottet nu kunnat finna af tillgängliga tidtabeller öfver statsbanornas tåg, har dock från järnvägsstyrelsens sida till dato föga åtgjorts till fullföljande af de åtgärder, kungl. järnvägsstyrelsen år 1905 förklarade sig vara betänkt på att vidtaga.

Ehuru det för utskottet står klart, att lämpligt anordnade lokaltåg mellan större industricentra och angränsande orter hafva en synnerligen stor betydelse för dessa orters landtbefolkning och egnahemsidéns utbredning bland industriarbetarna, och ehuru en väl ordnad kommunikation kan påvisas skapa trafik, underskattar dock ej utskottet de ekonomiska betänkligheter, som kunna framkomma mot anordnandet af sådana lokaltåg. Det synes därför utskottet uppenbart, att anordnandet af dylika måste föregås af och grundas på en noggrann utredning öfver olika större samhällens trafikbehof, och de förutsättningar som finnas för en dylik trafiks bärighet inom en ej alltför lång tid framåt, samt hvilka järnvägsmateriel, som därvid lämpligen böra komma till användning. Rörande de olika orternas behof af lokaltrafik torde befintliga egnahemsföreningar kunna lämna värdefulla upplysningar.

Utskottet anser sig således ej kunna till fullo tillstyrka motionärens yrkande, utan hemställer att Andra kammaren ville för sin del besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t ville uppdraga åt järnvägsstyrelsen att undersöka de ekonomiska förutsättningarna för lokaltrafiks anordnande vid isynnerhet större fabrikssamhällen, som beröras af statsbanorna, samt, där så finnes lämpligt, vidtaga sådana åtgärder, som bättre än nu tillgodose i närheten af dylika fabrikssamhällen boende befolknings behof af lämpliga tågförbindelser med dessa samhällen».

Mot denna hemställan har följande reservation afgifvits af herr Camitz:

»Utan att vilja förringa betydelsen af här ifrågavarande trafik, anser jag det dock icke vara af behofvet påkalladt, att Riksdagen skrifver härom till Kungl. Maj:t, enär järnvägsstyrelsen redan har sin uppmärksamhet riktad härpå samt i mån af behof och så långt det med statens järnvägars ekonomi är förenligt anordnar sådan trafik, och då ett bifall till motionärens yrkande, äfven i den utsträckning, utskottet ansett sig hafva kunnat tillstyrka detsamma, kan medföra menlig inverkan på statens järnvägars ekonomiska resultat, tillåter jag mig hemställa, att Andra kammaren för sin del måtte besluta, det herr Råfs ifrågavarande motion ej må till någon Andra kammarens åtgärd föranleda».

Andra kammaren har bifallit hvad dess utskott föreslagit; hvarefter ärendet öfverlämnats till Första kammaren, som hänvisat detsamma till sitt första tillfälliga utskott för förberedande behandling.

Utskottet instämmer till fullo med Andra kammarens tillfälliga utskott, då detta till en början yttrar, att det af motionären framhållna behovet af goda lokalförbindelser mellan större industri- och befolkningscentra och närliggande orter lämpade för anordnande af egnahemssamhällen ej torde kunna förnekas och synes vara af ett väsentligt inflytande på egnahemstankens förverkligande.

Utskottets
yttrande.

Då däremot Andra kammarens tillfälliga utskott — med erinran att det kammarens utskott, som för fem år sedan hade att behandla en lika motion, förklarade sig sympatisera med den i motionen framförda tanken, men dock hemställde om afslag å motionen på den grund, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse förklarat sig redan betänkt på vidtagande af åtgärder i af motionären afsedd riktning — här efter anför att, såvidt utskottet nu kunnat finna af tillgängliga tidtabeller öfver statsbanornas tåg, från järnvägsstyrelsens sida till dato föga åtgjorts till fullföljande af de åtgärder, järnvägsstyrelsen år 1905 förklarade sig vara betänkt på att genomföra, så har utskottet en härifrån afvikande mening.

Till stöd härför vill utskottet åberopa följande från järnvägsstyrelsen erhållna statistiska uppgift, hvilken bland annat omfattar lokalförbindelserna med de i motionen särskildt uppräknade landsortsstäderna:

**Uppgift å antal lokalförbindelser till och från nedannämnda städer
under sommartidtabellerna åren 1905 och 1910; in emellan
6—9 f. m., ut emellan 3—7 e. m.**

(Lutande stil angifver år 1905, upprättstående år 1910).

In omkring 6—9 f. m.				Anmärkning		Ut omkring 3—7 e. m.					
i en riktning	i en andra riktning	i en tredje riktning				i en riktning	i en andra riktning	i en tredje riktning	Anmärkning		
1	2	2	—	—	Alingsås	2	1	3	2	—	—
1	1	1	2	1	Engelholm	1	1	1	1	2	1
1	1	1	2	—	Falkenberg	2	2	—	1	—	—
—	—	—	—	—	Falköping	2	1	1	1	—	—
1	1	1	1	—	Halmstad	1	1	1	2	—	—
2	1	—	—	—	Helsingborg	1	2	—	—	—	—
1	1	—	—	—	Hudiksvall	2	1	—	—	—	—
2	3	1	1	—	Jönköping	2	3	3	3	—	—
1	1	1	1	—	Karlstad	3	2	2	2	—	—
1	1	1	2	—	Kristinehamn	1	2	1	3	—	—
1	1	1	1	—	Kungsbacka	2	3	2	1	—	—
2	2	1	1	—	Laholm	1	2	2	2	—	—
1	1	—	—	—	Landskrona	1	1	—	—	—	—
1	1	2	2	—	Linköping	2	2	2	2	—	—
1	1	—	—	—	Luleå	1	1	—	—	—	—
1	4	3	4	—	Lund	2	2	4	4	—	—
—	—	1	2	—	Motala	2	2	1	2	—	—
2	4	2	2	—	Norrköping	4	4	1	1	—	—
1	1	1	—	—	Sala	1	—	3	3	—	—
1	1	1	1	—	Skeninge	2	2	—	1	—	—
1	1	1	1	1	Sköfde	—	2	1	1	1	1
—	1	—	—	—	Strömstad	2	1	—	—	—	—
—	1	—	1	—	Sundsvall	2	3	—	—	—	—
—	1	—	1	—	Söderhamn	2	1	1	2	—	—
5	6	—	—	—	Södertelge	4	6	—	—	—	—
1	1	—	1	—	Uddevalla	1	1	—	2	—	—
—	1	—	—	—	Umeå	1	*)2	—	—	—	—
1	1	1	2	—	Upsala	2	1	2	2	—	—
1	1	1	1	—	Varberg	1	2	—	1	—	—
1	2	2	3	1	Örebro	3	3	2	5	1	1
)1	1	—	—	—	Örnsköldsvik	1)	1	—	—	—	—
—	1	—	—	—	Östersund	1	1	2	2	—	—
34	46	25	33	3	3			55	59	35	46
+ 35 %		+ 32 %		—				+ 7 %		+ 31 %	
4	3	3	6	—	—	Stockholm	5	6	4	8	—
3	3	2	2	—	*)3	Göteborg	4	4	3	2	—
3	3	2	2	—	1	Malmö	5	5	2	2	—
10	9	7	10	—	4			14	15	9	12
— 10 %		+ 43 %						+ 7 %		+ 33 %	

(*) Däraf 1 blott helgfria lörd.

(*) Alla dagar utom sönd., månd. o. torsd.

Uppgift å antal lokalförbindelser till och från nedannämnda städer under sommartidtabellerna åren 1905 och 1910; in annan tid än 6—9 f. m., ut annan tid än 3—7 e. m.

(Lutande stil angifver år 1905, upprättstående år 1910).

In annan tid än 6—9 f. m.						Ut annan tid än 3—7 e. m.									
i en riktning		i en andra riktning		i en tredje riktning		Anmärkning		i en riktning		i en andra riktning		i en tredje riktning		Anmärkning	
4	3	8	6	—	—			Alingsås	3	4	7	6	—	—	
4	4	4	4	5	5			Engelholm	3	4	4	5	4	—	4
3	5	3	4	—	—			Falkenberg	2	4	4	4	—	—	
6	3	5	3	—	—			Falköping	3	2	5	2	—	—	
3	3	3	5	—	—			Halmstad	3	5	3	4	—	—	
3	6	—	—	—	—			Helsingborg	4	5	—	—	—	—	
2	2	—	—	—	—			Hudiksvall	1	2	—	—	—	—	
4	5	6	7	—	—			Jönköping	4	5	5	5	—	—	
3	5	5	5	—	—			Karlstad	2	4	4	4	—	—	
4	5	4	5	—	—			Kristinehamn	3	4	4	4	—	—	
6	6	3	4	—	—			Kungsbacka	5	6	2	4	—	—	
2	4	3	4	—	—			Laholm	3	4	2	3	—	—	
4	4	—	—	—	—			Landskrona	4	4	—	—	—	—	
7	7	4	6	—	—			Linköping	5	6	4	5	—	—	
3	4	—	—	—	—			Luleå	5	4	—	—	—	—	
9	6	15	15	—	—			Lund	8	8	15	15	—	—	
4	4	5	4	—	—			Motala	5	3	5	4	—	—	
7	9	5	6	—	—			Norrköping	5	9	7	7	—	—	
4	3	6	6	—	—			Sala	4	5	4	3	—	—	
5	5	5	5	—	—			Skeninge	4	4	6	5	—	—	
4	3	3	4	2	3			Sköfde	4	3	5	4	2	3	
3	2	—	—	—	—			Strömstad	1	2	—	—	—	—	
3	6	—	—	—	—			Sundsvall	2	4	—	—	—	—	
4	4	3	3	—	—			Söderhamn	2	4	3	3	—	—	
17	24	—	—	—	—			Södertelge	21	21	—	—	—	—	
2	3	—	5	—	—			Uddevalla	2	3	—	4	—	—	
2	3	—	—	—	—			Umeå	1	2	—	—	—	—	
4	4	7	5	—	—			Upsala	3	4	6	6	—	—	
3	4	3	5	—	—			Varberg	3	3	4	5	—	—	
7	6	8	11	3	3			Örebro	6	5	7	8	3	3	
*)3	2	—	—	—	—			Örnsköldsvik	2	2	—	—	—	—	
3	3	2	4	—	—			Östersund	2	3	1	2	—	—	
						*) Däraf 1 endast onsdagar och lördagar.									
142	157	110	126	10	11				121	151	107	112	9	10	
+ 11	%	+ 15	%	+ 10	%				+ 25	%	+ 5	%	+ 11	%	
11	13	8	17	—	—			*)Däraf 1 blott onsdagar och lördagar.	12	10	8	13	—	*)4	
8	11	5	6	—	*)4			Stockholm	7	9	5	5	—	—	
16	17	5	5	—	4			Göteborg	13	14	5	5	—	—	
								Malmö							
35	41	18	28	—	8				32	33	18	23	—	8	
+ 17	%	+ 56	%						+ 3	%	+ 28	%			

Häraf framgår, att lokalförbindelserna med förenämnda städer under de sista fem åren, öfverhufvud taget, afsevärdt ökats, ej minst å de tider på dagen, som motionären anser »lämpliga» och »ägnade» i det af honom åsyftade afseendet.

Om nu från dessa städer rättvisligen undantagas en hel del, hvilka näppeligen kunna anses utgöra några »större industri- och befolkningscentra», och där ökning af tågförbindelserna af naturliga skäl ej inträdt, utan fastmera i vissa fall minskning skett, blefve ökningen, beträffande de återstående städerna, i medeltal räknadt så mycket större.

I detta sammanhang vill utskottet erinra, att lokalförbindelser med åtskilliga statsbanestationer i stor utsträckning uppehållas å anslutande enskilda järnvägar.

Utskottet har äfven inhämtat, att järnvägsstyrelsen, i ändamål att göra driften mera ekonomisk och kunna åstadkomma tätare lokaltåg, för en del af förenämnda förbindelser anskaffat s. k. Y-lok., hvilka äro billigare både vid inköpet och i bruket. I detta afseende har utskottet erhållit följande:

»Uppgift å Y-lokens användning

<i>för närvarande :</i>	<i>efter den 1 maj:</i>
i lokaltågen Sundsvall—Vattjom	i lokaltågen Sundsvall—Vattjom—
» » Norrköping—Åby— Grafversfors.	Stöde
» » vid Jönköping	» » Norrköping—Åby— Grafversfors
» » Göteborg — Partilled — Jonsered	» » Örebro—Mosås
	» 3 tågpar Karlsborg—Sköfde
	» lokaltågen vid Jönköping
	» » Göteborg — Partilled — Lerum
	» persontågen Göteborg—Kongs- backa.

Y-lokomotiv hafva användts å linjen Sundsvall—Vattjom, Norrköping—Grafversfors och Göteborg—Jonsered sedan den 1 oktober 1909 samt vid Jönköping från och med den 8 februari 1910. Under denna tid hafva de visat sig lämpliga för lokaltrafik och mera ekonomiska än för denna trafik förut använda lokomotiv.»

På grund af hvad sålunda anförts, och då utskottet ej kan antaga annat, än att, Riksdagens åtgärd förutan, omhandlade lokalförbindelser, i mån af behof och så långt det med statens järnvägars ekonomi är förenligt, komma att af järnvägsstyrelsen ytterligare förbättras, hemställer utskottet,

att Första kammaren icke måtte biträda Andra kammarens beslut.

Stockholm den 22 april 1910.

På utskottets vägnar:

G. LAGERBJELKE.
