

**Nr 273.**

Av herr Bengtsson i Kullen, *om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om anordnande av statlig kontroll över de enskilda järnvägarnas tidtabeller.*

Den koncession, som meddelas enskilda bolag att bedriva järnvägs- trafik, får anses icke blott innebära en rättighet att med andras uteslutande ombesörja sådan trafik inom järnvägens område utan jämväl en skyldighet att tillse, att allmänhetens intressen av trafikens ändamålsenliga anordning iakttagas. I sistnämnda hänseende är det av vikt, att enskilda järnvägarna anordna tågförbindelserna så, 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. Emellertid har det på många håll i vårt land visat sig, att något verkligt sådant samarbete mellan järnvägarna icke existerar. 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. I regel kunna sådana anordningar förklaras genom bristande samarbete mellan olika järnvägar vid fastställandet av tidtabellerna, men ibland nödgas man antaga, att förhållandena tillkommit mest på grund av olika järnvägsbolags begär att i konkurrenssyfte eller av andra orsaker bereda varandra obehag.

Det bör anmärkas, att redan nu existerar ett visst samarbete mellan statsbanorna och de enskilda järnvägarna. Vid uppgörandet av tidtabellsförändringar plägar nämligen kungl. järnvägsstyrelsen inbjuda de enskilda järnvägarna att låta sig representeras vid ett s. k. tidtabellssammanträde. Vid dessa sammanträden lämnas meddelande om de tidtabellsförändringar, som

planeras vid statsbanorna för att de enskilda järnvägarna skola kunna taga hänsyn därtill vid fastställandet av sina tågtider. Någon skyldighet för dessa att visa sådan hänsyn existerar emellertid ej, och understundom händer att de icke ens låta sig representeras vid sammanträdena. Däremot existerar för närvarande icke något ordnat samarbete mellan de enskilda järnvägarna sines emellan, ehuru sådant av anförda skäl vore synnerligen önskvärt. Det synes emellertid angeläget, att sådant anordnas och det synes böra ske under statens tillsyn. Huruvida de statliga myndigheterna böra ha ett verkligt bestämmande över de enskilda järnvägarna i nu berörda hänseende eller inskränka sig till en övervakande verksamhet, anser jag mig icke böra avgöra. Skulle ett verkligt bestämmande anses lämpligt, torde det emellertid vara angeläget, att detta icke utvecklas därhän, att de enskilda järnvägarna tvingas att anordna tågförbindelser i sådan grad, att detta överstiger deras ekonomiska eller tekniska resurser.

På grund av det anförda får jag hemställa,

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 må lämpligast kunna anordnas i syfte att allmänhetens intressen av bekväma tågförbindelser tillgodoses, ävensom vidtaga de åtgärder, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 27 januari 1920.

*Emil Bengtsson.*