

Nr 49.

Av herr **Forslund m. fl.**, om *utökning av antalet järnvägsfullmäktige.*

Enligt gällande av Kungl. Maj:t fastställda instruktioner för järnvägsstyrelsen skall styrelsen vid behandling av vissa frågor förstärkas med två järnvägsfullmäktige och vid förfall för någon av dem en suppleant. Järnvägsfullmäktig åligger att såsom ledamot i styrelsen meddela upplysningar och råd samt deltaga i överläggning i ärende vid vars avgörande i styrelsen han är närvarande.

Järnvägsfullmäktige skola efter kallelse av generaldirektören för statens järnvägar vara närvarande vid föredragning av ärenden, som avse järnvägsförvaltningens organisation, samt frågor rörande grunderna för personalens avlöningsförhållanden, så ock vid viktigare beslut i större ärenden av företrädesvis praktisk ekonomisk innebörd, såsom större upphandlingar av bränsle, räler, rullande materiel, m. m., anläggning av ny statsbana, inköp av enskild järnväg för statens järnvägars räkning, mera betydelsefulla avtal med utländska transportförvaltningar, taxe- och samtrafiksfrågor av principiell betydelse, de årliga sommar- och vintertidtabellerna vid statens järnvägar, anslag till nya byggnader och anläggningar av större omfattning eller till större om- och tillbyggnader vid de trafikerade järnvägarna samt kostnadsstat vid statens järnvägar.

Därjämte skola fullmäktige närvara vid föredragning jämväl av annat ärende, vars avgörande generaldirektören anser böra ske i närvaro av järnvägsfullmäktige.

Järnvägsfullmäktig, som så önskar, äger att närvara och anföra sin mening vid föredragning jämväl av ärende, i vars handläggning han icke kallats att deltaga.

Fullmäktigesuppleant må, då så finnes lämpligt, efter kallelse av generaldirektören, även utan anmält förfall för järnvägsfullmäktige, lämnas tillfälle närvara vid behandlingen av för verket särskilt viktigt ärende samt därvid meddela upplysningar och råd ävensom deltaga i styrelsens överläggningar men ej i ärendets avgörande.

Järnvägsfullmäktigeinstitutionen inrättades år 1908 i enlighet med ett av 1907 års riksdag fattat beslut på grundval av proposition i frågan. Departementschefen motiverade förslaget huvudsakligen med önskvärdheten att sätta järnvägsstyrelsen i bättre direkt kontakt med den merkantila och industriella världen. Härigenom skulle styrelsen tillföras en fond av erfarenhet, som verksamt kunde bidra till en affärsmässig förvaltning.

Vid tillsättande av järnvägsfullmäktige har förfarits så, att den ene av

fullmäktige besuttit särskilda sakkunskaper på handelsområdet och den andre på den industriella verksamhetens område. Praxis har utbildat sig i den riktningen att ärenden av merkantil natur huvudsakligen underställts den fullmäktige, som representerat sakkunskapen på handels område, samt ärenden, som företrädesvis rört det industriella livets område, den fullmäktige, som representerat detta.

Frågan om utökning av antalet järnvägsfullmäktige har tidigare varit föremål för riksdagens prövning.

I en PM av dåvarande generaldirektören Granholm till departementschefen framhölls angelägenheten av att fullmäktigeinstitutionen utvidgades, så att styrelsen tillfördes särskild sakkunskap även på det sociala området. Denne tredje fullmäktige skulle deltaga i ärenden rörande personalens avlönings- och anställningsvillkor, angående tjänstgöringstid och tjänstgöringsförhållanden, instruktioner för personalen etc. Såsom benämning föreslogs socialfullmäktig eller personalfullmäktig.

Förslaget i denna PM upptogs av Kungl. Maj:t i proposition till 1920 års riksdag (prop. nr 148). Departementschefen anförde, att det syntes uppenbart att åtskilliga av de personalfrågor, som ankomma på järnvägsstyrelsens prövning, vore av den natur, att vid deras avgörande hänsyn borde tagas ej blott till järnvägstekniska eller affärsmässiga synpunkter utan jämväl till förhållandena på det sociala området. I främsta rummet gällde detta ärenden rörande avlönings- och arbetsförhållandena. Dylika frågor hade på grund av utvecklingen under senare år fått en alltmer ökad betydelse. Departementschefen ansåg det därför vara väl motiverat, att styrelsen tillfördes sakkunskap, som vore ägnad att bereda ökad trygghet för ett rätt bedömande av hithörande spörsmål. En åtgärd i sådan riktning skulle säkerligen medföra ökad auktoritet i styrelsens beslut samt stärka personalens förtroende och tillit till densamma.

Departementschefen anförde vidare, att en för uppdraget kvalificerad utom verket stående person borde förordnas att på samma sätt och i samma ordning som övriga järnvägsfullmäktige deltaga i arbetet i styrelsen och företrädesvis vid handläggningen av ärenden med social innebörd. Någon anledning att genom särskild benämning skilja denne sakkunnige från övriga fullmäktige syntes icke föreligga. Det vore enligt departementschefen tillräckligt att i styrelsens instruktion angiva skillnaden i arbetsuppgifter för dittillsvarande fullmäktige och den nye ledamoten.

Emellertid vann det framlagda förslaget icke riksdagens godkännande. Anledningen härtill kunde sökas i helt och hållet tidsbetonade omständigheter, vilka nu icke längre äro relevanta.

Efter denna redogörelse för järnvägsfullmäktigeinstitutionen må det understrykas att den i sin nuvarande utformning icke kan anses vara fullgången. Handel och industri — låt vara en betydande del av vårt näringsliv — äro representerade genom fullmäktige men stora delar av det svenska samhället kunna icke direkt komma till tals vid järnvägsstyrelsens rådslag. Detta är onekligen en brist.

Eftersom handel och industri, d. v. s. de stora trafikanterna, redan äro representerade i nuvarande fullmäktigeinstitution, ligger det närmast till hands att vid en utökning av fullmäktige insätta en person som kunde ge styrelsen råd angående allmänhetens syn på trafikfrågorna. Denne fullmäktig borde ock ha särskild kännedom om samt förståelse för de trafikproblem, som höra samman med det stora nätet sidolinjer, och hur trafikbehovet vid dylika linjer gestaltar sig. Vidare borde han känna till tendenserna i allmänhetens behov och önskemål i fråga om persontrafikens tillgodoseende. Att resa på järnväg har i allt större utsträckning kommit inom varje persons räckhåll, särskilt efter tillkomsten av semesterlagen. Resetrafikens underlättande är vidare en social uppgift av betydande mått. Järnvägsstyrelsens beslut i olika ärenden kunna intimt beröra »de breda lagrens» möjlighet att förverkliga sitt resebehov. En järnvägsfullmäktig med god allmän kännedom om allmänhetens trafikbehov och med en god inblick i de sociala sammanhangen borde tillsammans med övriga järnvägsfullmäktige bli till verksam hjälp åt järnvägsstyrelsen. Förslagets förverkligande skulle även öppna en kanal för inflytande från allmänheten, vilket skulle kunna avlägsna många irritationsmoment. Någon särskild benämning på denne fullmäktig, som skulle skilja honom från övriga järnvägsfullmäktige, ifrågasättes icke. Hans kompetensområde finge i vanlig ordning bestämmas och inryckas i instruktionen för järnvägsstyrelsen. Han borde framför allt deltaga i behandlingen av ärenden, som gällde större tidtabellsändringar, taxeändringar, nya reformer, socialt betingade ändringar av transportavgifter, samarbete med organisationer på reselivets område, ändring av driftformerna, särskilt på sidolinjer, förändring av linjernas, särskilt sidolinjernas, tekniska standard, ombyggnad av smalspåriga järnvägar etc. Självfallet borde denne fullmäktig dock få deltaga vid behandlingen även av andra ärenden, som han ansåge sig kunna lämna råd och upplysningar uti.

Återkommande till frågan om särskild personalfullmäktig må framhållas, att det förslag om inrättande av sådan fullmäktig som för 27 år sedan framlades, enligt vår mening fortfarande är minst lika aktuellt. Personalantalet har starkt ökat sedan år 1920 och därmed antalet ärenden, som röra personalförhållanden. Mycket återstår helt naturligt att förbättra i relationerna mellan verket och personalen. Nya frågor dyka upp; vi leva ju i ett levande samhälle med dess ständigt skiftande och förändrade företeelser. En fullmäktig för personalen borde även kunna ge styrelsen råd och upplysningar i en mångfald angelägenheter, där personalorganisationerna nu endast ofullständigt kunna föra sin talan. Det synes lämpligt att här ifrågasätta järnvägsfullmäktig benämnas personalfullmäktig. Liksom för övriga järnvägsfullmäktige skulle personalfullmäktigens kompetensområde angivas i instruktionen för järnvägsfullmäktige. I detta sammanhang bör dock framhållas att detta förslag om personalfullmäktige i styrelsen icke avser att utgöra lösning på det uppkomna spørsmålet om vidgad industriell demokrati i de affärsdrivande statliga verken.

Här framförda förslag syfta icke heller till att ändra järnvägsstyrelsens

organisation eller inskränka dess beslutanderätt. Allmänna synpunkter komme emellertid att inom styrelsen företrädas väsentligt starkare än nu, medan å andra sidan styrelsen alltjämt finge behålla sina befogenheter orubbade. En utökning av fullmäktige kan och bör genomföras nu utan att sammankopplas med frågan om styrelsens organisation. Skulle en omorganisation av järnvägsstyrelsen i en framtid komma till stånd, lägges väl även fullmäktigeinstitutionen i stöpsleven. Den ovan föreslagna utökningen av antalet fullmäktige behöver emellertid icke förbinda till att fullmäktigeinstitutionen låses fast även för framtiden.

Vad angår tillsättandet av de båda här ovan föreslagna järnvägsfullmäktige, borde de utses av Kungl. Maj:t, personalfullmäktigen dock efter förslag av personalorganisationerna. Ersättning till de nya fullmäktige bör utgå enligt samma grunder som nu gälla.

Någon särskild utredning angående förslagen i denna motion anses icke erforderlig utan det borde ankomma på järnvägsstyrelsen att i samråd med de personer eller organisationer den finner lämpligt framlägga förslag till Kungl. Maj:t angående behövliga ändringar i instruktionen för styrelsen, föranledda av den föreslagna utökningen av fullmäktige.

På grund av vad nu anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att antalet järnvägsfullmäktige ökas från nuvarande två till fyra och utses på sätt i motionen angivits.

Stockholm i januari 1947.

Albert Forslund.

Gottfrid Karlsson.

Axel Strand.

Harald Åkerberg.

Karl Aug. Johanson.

A. J. Bårg.