

Nr 50.

Av herr **Forslund m. fl.**, om en utredning angående järnvägsnämnder.

Ända till långt fram på 1900-talet ha statens järnvägar till huvudsaklig del bestått av viktiga stamlinjer, som förenat landets huvuddelar med varandra eller med grannländerna. Trafiken på dessa linjer har varit betydande och dess omfattning har möjliggjort täta och snabba förbindelser med utnyttjande av moderna tekniska anordningar. Genom byggande av bibanor i Norrland och ännu senare genom det allmänna förstatligandet av enskilda järnvägar ha statens järnvägar emellertid tillförts ett omfattande nät av järnvägar av bibanekaraktär. Det må nämnas att år 1910 statens järnvägar omfattade 4 418 km, varav endast omkring 500 km eller 11 % kunde rubriceras såsom sekundärbanor. Vid årsskiftet 1946/47 uppgick banlängden däremot till 12 304 km, varav omkring 7 000 km eller 57 % ha karaktären av sekundärlinjer. Därmed ställes ledningen av statens järnvägar inför problem av annan art än som möta vid skötseln av huvudlinjer. Det är frågor av skiftande lokal karaktär, där det i allmänhet gäller tillgodose trafikbehov av mindre storleksordning än vid huvudlinjerna. Alla dessa sekundärlinjer ha en direkt och positiv inverkan på huvudlinjernas och därmed hela statens järnvägars ekonomi. De äro tillförsellinjer till stambanorna och ha som sådana stor betydelse, men de äro även utomordentligt viktiga organ för att tillgodose trafikbehovet i de bygder de genomlöpa.

Stora krav ställas i våra dagar på trafikväsendets rationella utformning. Icke minst har kravet på järnvägstransporternas bekvämlighet och snabbhet ökat genom konkurrens från den framträngande bilismen. Järnvägsstyrelsen bör vara i behov av full kännedom om de vid sidolinjerna rådande lokala faktorer, som kunna tillmätas betydelse vid avgörande av ärenden om järnvägsväsendets effektivisering. Visserligen åligger det distriktsbefälet att stå i nära förbindelse med allmänheten för att lära känna dess behov och önskemål. Här har således järnvägsstyrelsen en informationskanal. Men det är lika visst förenat med betydande svårigheter för distriktscheferna och sektionsföreståndarna att få en rättvisande insikt i de lokala önskemålen. Dels förvärva de först efter mångårig tjänst på samma plats den erforderliga lokalkännedomen, dels tillämpas en varierande praxis för att komma i kontakt med allmänheten och dels ske ofta täta ombyten av personer på befälsposterna. Dessutom får ej förbises föreliggande svårigheter att hålla fortlöpande kontakt med bygderna. En organiserad förbindelse synes således erforderlig.

Då vägväsendet för ett par år sedan förstatligades inrättades som bekant särskilda nämnder, dels lokala vägnämnder, dels för varje län en länsvägnämnd. Dessa nämnder skola stödja vägförvaltningarna genom att verka för att vägbehoven inom de olika nämndernas områden på bästa sätt tillgodoses och att vägfrågor, som äro gemensamma för länet, erhålla den för länet ändamålsenligaste lösningen.

Mycket talar för att liknande förbindelseorgan mellan bygderna och ledningen för statens järnvägar skulle på ett för alla parter lyckligt sätt få till stånd ett samarbete i järnvägstrafikfrågor. Enligt vår mening böra järnvägsnämnder inrättas, som knyta an till länen. Landstingen torde utgöra lämpligaste organ för utseende av representanter i nämnderna. Antalet ledamöter i varje nämnd torde förslagsvis böra vara 3—6, allt efter länens storlek. Helst borde länets olika delar vara representerade i nämnden.

Dylika järnvägsnämnder borde hålla god kontakt med statens järnvägars distrikts- och sektionsbefäl. Det borde också föreskrivas att distriktscheferna eller sektionscheferna skulle inhämta nämndernas yttranden i vissa frågor, såsom större tidtabellsändringar, större förändringar av en linjes tekniska standard, inrättande eller indragning av statens järnvägars billinjer etc. Självfallet skulle nämnderna ha befogenhet att själva framställa förslag i vilken som helst för bygden betydelsefull järnvägsfråga och därvid vända sig antingen till sektionsschefen, distriktschefen eller järnvägsstyrelsen.

Detta förslag om järnvägsnämnder skulle även rationalisera och systematisera en utveckling som är i full gång. Redan har det bildats ett flertal lokala trafikkommittéer eller trafikutskott, som bland annat ha till uppgift att uppvakta järnvägsmyndigheterna i järnvägsfrågor. Förverkligandet av ovanstående förslag skulle kunna kanalisera nämnda utveckling och skapa mera enhetliga linjer i förhållandet mellan bygden och järnvägen.

Det förutsättes att här upptagna fråga om järnvägsnämnder på lämpligt sätt snarast utredes.

På grund av vad nu anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av frågan om inrättande av järnvägsnämnder inom respektive län.

Stockholm i januari 1947.

Albert Forslund.

Carl Sundberg.

Gottfrid Karlsson.

C. P. V. Gränebo.

Karl Aug. Johanson.

P. J. Näslund.

Lage Svedberg.