

Nr 7.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion om en utredning angående järnvägsnämnder.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 108, har herr *Johnsson* i Kastanjegården *m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av frågan om inrättande av järnvägsnämnder inom respektive län.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till den inom första kammaren väckta, likalydande motionen I: 50.

Över motionen har utskottet inhämtat utlåtanden från järnvägsstyrelsen, statens organisationsnämnd, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms och Blekinge län, Smålands och Blekinge handelskammare, svenska järnvägsföreningen, svenska landstingsförbundet och landsorganisationen i Sverige.

Järnvägsstyrelsen, som under hand erfarit, att motionen avser ej enbart sekundärbanor utan även huvudlinjerna, anför i huvudsak följande:

Enligt gällande instruktion skola *distriktscheferna* följa förhållandena inom respektive distrikts trafikområde och därvid stå i nära förbindelse med allmänheten för att lära känna dess behov och önskemål.

Motsvarande skyldigheter åligger *trafikinspektörerna*, en var inom sin sektion.

Stationsföreståndarna skola stå i nära kontakt med och skaffa sig god kännedom om ortens näringsliv. De böra därför förskaffa sig kännedom om det trafikbehov och de önskemål, som finnas inom stationens trafikområde, och inom ramen för tjänstens ändamålsenliga och ekonomiska skötsel själva vidtaga eller hos vederbörande befäl föreslå åtgärder för dessas tillgodoseende.

Inom varje trafiksektion finnas dessutom särskilda *trafikombud*, som genom personlig kontakt med trafikanter och trafiksammanlutningar skola stå dessa till tjänst med upplysningar och hjälp i transport- och andra frågor.

Vidare åligger det *all* personal att var och en på sin ort verka för trafikens främjande.

Å andra sidan finnas också — som även i motionen anförts — organ för tillvaratagande av trafikanternas och orternas intressen i avseende på järnvägstrafikens ordnande. Sådana organ äro handelskamrarna och bl. a. trafiknämnder, trafikkommittéer, trafikutskott, vilka sistnämnda organ i regel utsetts av vederbörande kommunala myndigheter oftast efter direkt begäran från järnvägsledningens sida.

Det är sålunda enligt styrelsens åsikt sörjt för att god kontakt skall kunna åstadkommas mellan järnvägen och de berörda bygderna. Särskilt framträder detta vid behandling av en av de frågor, som motionärerna omnämnt, nämligen tidtabellsändringar. Innan en tidtabell fastställs — vilket i regel sker en gång om året — äger nämligen en omfattande kontakt rum mellan järnvägsledningen och de berörda orterna genom förhandlingar med de förut angivna lokala organen, genom anordnande av en mångfald lokala sammanträden med trafikanterna o. dyl. Härvid framförs i regel önskemål, ej blott i vad avser tidtabellens utformning utan även berörande andra förhållanden inom trafikens områden. Att ersätta dessa förhandlingar och sammanträden med remisser till eller annan kontakt med länsnämnder anser styrelsen icke lämpligt eller ens möjligt, enär det för en länsnämnd torde bliva omöjligt att i erforderlig grad kunna bedöma alla de olika lokala förhållandena. Härtill kommer att tiden för tidtabellernas utarbetande är synnerligen knapp, då arbetet i viss mån är beroende av internationella förhandlingar, varför ett införande av ytterligare organ eller instanser icke lämpligen låter sig göra.

Även om styrelsen sålunda i vissa avseenden måste intaga en negativ ståndpunkt till möjligheten att genom inrättande av järnvägsnämnder åstadkomma en ökad kontakt med representanter för trafikområdet, vill dock styrelsen erkänna, att motionärernas uppslag är värt att upptagas till närmare utredning. Det synes nämligen kunna vara av intresse och även till fördel för styrelsen och även för linjemyndigheterna att vid bedömande av viktigare frågor, som icke äro enbart lokalt betonade, kunna hänvända sig till ett organ, som kan sägas vara representativt för ett visst område, och av detta erhålla ett uttalande, liksom ock att det å andra sidan kan vara av stort värde att detta organ genom sin kontakt med järnvägsmyndigheterna erhåller en fördjupad insikt i föreliggande trafikproblem och därigenom bättre blir i stånd att bedöma såväl behov av som möjligheter för en lösning. Huruvida ett dylikt organ skall representera ett helt län eller om gränsen för dess verksamhet skall bestämmas efter andra normer, torde kunna ifrågasättas, liksom ock om ledamöterna skola utses av landsting eller på annat sätt.

Styrelsen har sålunda icke något att erinra mot att en förutsättningslös utredning kommer till stånd angående inrättande av särskilda järnvägsnämnder.

Statens organisationsnämnd erinrar om de organ inom och utom statens järnvägar, som redan nu hava till uppgift att förmedla kontakten mellan järnvägarna och trafikanterna, och framhåller vidare, att om emellertid det oaktat järnvägsnämnder anses oundgängligen erforderliga, vilken fråga undandraget sig organisationsnämndens bedömande, de dock icke böra så inordnas i förvaltningsapparaten, att de komma att utgöra tyngande mellaninstanser vid trafikfrågornas behandling. Ett inrättande av järnvägsnämnder får givetvis icke heller inkräkta på ovan berörda institutioners och sammanslutningars möjligheter att göra sig hörda i sådana frågor.

Kommerskollegium åberopar ett från Sveriges industriförbund inhämtat yttrande, i vilket förbundet, som avstyrker bifall till motionen, erinrar om att de lokala kommunalmyndigheterna, trafikutskott m. fl. redan nu kunna hänvända sig till distriktsbefälet, järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t med sina önskemål, och att dessa myndigheter i sin tur ha möjlighet att inhämta yttranden från ovannämnda och andra institutioner, som företräda ortens eller länets trafikintressen. För egen del framhåller kollegium, att det måste vara av den största vikt att såväl statens järnvägars ledning som dess olika lokala organ stå i nära och obyråkratisk kontakt med befolkningen inom de olika bandelarnas trafikområden. Även med denna allmänna synpunkt på frågan måste kollegium dock ifrågasätta behövligheten eller ens lämpligheten av att vid sidan av alla de möjligheter av de mest skilda slag som allmänheten redan har att framföra sina önskemål beträffande järnvägstrafiken tillskapa en ny offentlig nämndinstitution sådan som motionärerna tänkt sig. Jämväl kommerskollegium avstyrker motionen.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför i huvudsak följande:

Att döma av den i motionen förebragta motiveringen åsyfta motionärerna att få till stånd en utredning angående tillskapande inom varje län av ett organ med uppgift att till ledningen för statens järnvägar förmedla kännedom om de behov och önskemål, som från allmänhetens sida göra sig gällande i fråga om den trafik, som sagda järnvägar utöva, och särskilt beträffande den del därav, som är av mera lokal betydelse. Givetvis är i och för sig intet att invända mot detta syfte. Åstadkommandet av en fortlöpande kontakt mellan statens järnvägar och allmänheten i berörda hänseende skulle otvivelaktigt bli till nytta. Emellertid synes frågeställningen, sådan den föreligger i remitterade motionen, innebära en begränsning, som knappast torde kunna anses vare sig naturlig eller ändamålsenlig. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör nämligen icke endast statens järnvägars trafik komma i betraktande i förevarande hänseende, utan även den trafik, som de enskilda järnvägarna bedriva. Av motionen framgår, att motionärerna räknat med att det av dem avsedda kontaktorganet skulle ägna uppmärksamhet ej blott åt själva järnvägstrafiken, utan även åt statens järnvägars biltrafik. I den mån de enskilda järnvägarna utöva trafik av sistnämnda slag, borde detsamma följdriktigt gälla även beträffande denna trafik. Ifrågasättas kan emellertid om det är rationellt att stanna ens härvid och om icke även såväl den reguljära biltrafiken i övrigt som ock, i kustlänen, skärgårdsstrafiken förtjänar att beaktas i förevarande sammanhang. Länsstyrelsen är för sin del böjd att anse, att kontaktorgan med sålunda vidgade uppgifter, trafiknämnder, skulle bli till avsevärt större gagn än de av motionärerna föreslagna järnvägsnämnderna.

Länsstyrelsen i Blekinge län vitsordar behovet av sakkunniga, väl insatta i de lokala förhållandena, samt svårigheten för vederbörande järnvägsbefäl att

självständigt förvärva och upprätthålla tillräckligt ingående lokalkännedom samt tillägger, att det synes lämpligt att samla och organisera sådan lokal sakkunskap i järnvägsnämnder i analogi med de redan existerande länsvägnämnderna. I enlighet med motionärernas förslag böra järnvägsnämndens representanter utses av länets landsting. Särskilt i stora län med helt olika trafikproblem i olika delar av länet torde det vara av vikt, att länets olika delar bli representerade i nämnden. Antalet ledamöter i nämnden bör alltså icke vara så litet, att någon del av länet icke blir representerad i nämnden. Järnvägsnämnden bör vara rådgivande men även ha rätt att taga initiativ. Skyldighet för järnvägsmyndigheterna att inhämta yttrande från nämnden och upptaga till prövning eller vidarebefordra nämndens framställningar torde böra stadgas. Länsstyrelsen tillstyrker bifall till motionen.

Smålands och Blekinge handelskammare anför bl. a. följande.

1944 års trafikutredning har i skrivelse till Konungen bl. a. hemställt om utredning dels angående järnvägsstyrelsens organisation, dels angående ändrad distriktsindelning. Handelskammaren vill ifrågasätta, om det inte vore lämpligt att den nu begärda utredningen sammankopplas med den av trafikutredningen begärda. Däremot ställer sig handelskammaren tveksam till lämpligheten av att inrätta en järnvägsnämnd inom varje län. Det kan bliva betungande för distriktscheferna att behöva förhandla med många olika organ. Möjligt är att syftet på ett smidigare sätt vinnes genom inrättande av distriktsnämnder, sammansatta av representanter för de län, som distriktet berör. Eftersom förslag har framlagts om inrättande av ett centralt organ, statens trafiknämnd, borde man överväga lämpligheten av att komplettera detta med lokala trafiknämnder, vilka hade att yttra sig över icke blott järnvägsfrågor utan trafikfrågorna i allmänhet. Handelskammaren har intet att erinra mot att en utredning kommer till stånd.

Svenska järnvägsföreningen anför följande.

Vid de enskilda järnvägarna har i företagens eget intresse alltid upprätthållits god kontakt mellan trafikledning och trafikanter. Ledningen är väl förtrogen med de lokala förhållandena samt föreliggande trafikbehov och önskemål. I stor utsträckning äro dessutom ortsrepresentanter ledamöter i järnvägsbolagens styrelser.

De skäl, som motionärerna anfört för behovet av trafiknämnder vid statens järnvägar, synas sålunda ej kunna åberopas beträffande de enskilda järnvägarna. Förhållandena därstädes motivera ej enligt föreningens förmenande vidtagande av åtgärder i av motionärerna föreslagen riktning.

Svenska landstingsförbundet framhåller svårigheten för lokala intressen att göra sig gällande i samma mån förvaltningen av landets järnvägar centraliseras. Något organ för sammanförande och samordnande av de lokala intressena finnes ej. En länsnämnd av den i motionen ifrågasatta beskaffenheten skulle otvivel-

aktigt kunna få en viss betydelse härvidlag. I likhet med motionärerna finner styrelsen, att landstinget, såsom representant för den samlade opinionen inom länet, skulle vara ägnat att utse ledamöter i en dylik nämnd. Därvid finge emellertid tillses, att nämnden bleve relativt allsidigt sammansatt, varvid icke blott olika länsdelar utan även skilda trafikantgrupper borde vara representerade. Detta förutsätter, att antalet ledamöter i nämnden ej blir alltför snävt tilltaget.

Landsorganisationen tillstyrker bifall, då förbindelseorgan av den typ och med de uppgifter motionärerna ifrågasätta tvivelsutan skulle vara av betydelse för en ändamålsenlig reglering av vissa lokala trafikproblem.

Som en förutsättning för att ett samhälls trafikanstalter skola kunna fylla sin uppgift på ett för alla parter tillfredsställande sätt förutsättes nödvändigtvis ett samarbete mellan trafikorganen och den trafikerande allmänheten. Sådan kontakt har också, såsom av de infortrade yttrandena framgår, i ej ringa omfattning etablerats mellan vårt lands järnvägar och allmänheten, varvid handelskamrar, trafikutskott, kommunala institutioner o. dyl. samt sammanslutningar av skilda slag inom närings- och reselivet fått företräda trafikanternas intressen och önskningsar. I frågor, som beröra trafiken, plägar järnvägsstyrelsen inhämta yttranden från praktiskt taget alla mera representativa organ och sammanlutningar på näringslivets område, från vilka uppslag kunna förväntas. Järnvägsstyrelsen, som genom det successiva förstatligandet av rikets järnvägar kommit att i överväldigande grad representera järnvägarna i vårt land, har visserligen intagit en i vissa avseenden negativ inställning till möjligheten att på den föreslagna vägen åstadkomma ökad kontakt, men samtidigt erkänt, att motionärernas uppslag är värt att upptagas till utredning. Av intresse och fördel för styrelsen vore ett organ, som kan sägas vara representativt för ett visst avgränsat område, med vilket järnvägen kan samråda och vilket också självt genom kontakt med järnvägsmyndigheterna bättre blir i stånd att bedöma såväl behov av som möjligheter till lösning av föreliggande trafikproblem. Utskottet delar järnvägsstyrelsens uppfattning härutinnan men vill framhålla, att det ej synes som självklart att länen äro de lämpligaste verksamhetsområdena för de föreslagna nämnderna. Såsom länsstyrelsen i Stockholms län framhållit synes emellertid frågeställningen, såsom den föreligger i motionen, innebära en varken naturlig eller ändamålsenlig begränsning, såtillvida som ej blott statens järnvägars utan även enskilda banors trafik, utövad jämväl såsom biltrafik, torde böra komma i betraktande i detta sammanhang. Länsstyrelsen ifrågasätter därjämte huruvida ej den reguljära biltrafiken i övrigt som ock, i kustlänen, skärgårdstrafiken förtjänar att beaktas härvid. Till denna synpunkt ansluter sig utskottet, som håller för sannolikt, att dylika vidgade trafiknämnder skulle bli till större gagn än de i motionen föreslagna. Då

Utskottet.

motionen emellertid ej tagit sikte härför ser sig utskottet förhindrat föreslå en dylik lösning av frågan.

Utskottet vill slutligen i likhet med statens organisationsnämnd framhålla vikten av att, därest de i motionen föreslagna järnvägsnämnderna komma till stånd, dessa böra få en sådan utformning att de icke försvåra lösandet av frågor, som kunna beröra hela riket eller större delar därav än ett län, eller försämra den nu befintliga kontakten mellan järnvägarna och deras trafikanter.

Under åberopande av det ovan anförda får utskottet hemställa,

att andra kammaren för sin del måtte besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av frågan om inrättande av järnvägsnämnder.

Stockholm den 11 april 1947.

På utskottets vägnar:

L. O. SKANTZE.

Närvarande: herrar Skantze, Hedqvist, fru Svedberg, herrar Boman i Stavsund, Persson i Svensköp, Engström, fru Ewerlöf, herrar Nilsson i Varuträsk, Jansson i Aspeboda och Jonsson i Järvsand.
