

Nr 4.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion om en utredning angående järnvägsnämnder.

I en inom riksdagens första kammare väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 50 har herr *Forslund 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 motionen.

Över motionen ha yttranden inhämtats från järnvägsstyrelsen, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms och Blekinge län, statens organisationsnämnd, handelskamrarnas nämnd, 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 åligga *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 trafikantsammanslutningar 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 omnämmt, 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 framföres 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, när 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.

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 bliva 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 beiräffande 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, skärgårdstrafiken 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 näm-

den 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.

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 undandrager sig organisationsnämndens bedömning, 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 redan förefintliga institutioners och sammanslutningars möjligheter att göra sig hörda i sådana frågor.

Handelskamrarnas nämnd framhåller, att behov synes föreligga av att åtgärder vidtagas för att en bättre lokal kontakt än hittills skall kunna ernås mellan trafikanterna och de lokala järnvägsmyndigheterna, och nämnden har icke något att erinra mot en förutsättningslös utredning. Nämnden ifrågasätter emellertid, om ej en sådan utredning lämpligen borde sammankopplas med en utredning rörande ändrad distriktsindelning vid statens järnvägar samt distriktschefernas befogenheter att självständigt handlägga vissa ärenden. Vidare framhåller nämnden, att godstrafikanterna, med hänsyn till den övervägande betydelse som godstrafiken har för järnvägar- nas ekonomi, böra beredas en häremot svarande representation uti ifrågasvarande samarbetsorgan. Slutligen anser handelskamrarnas nämnd, att det bör övervägas, om icke lokala trafiknämnder för handläggning av alla trafikärenden inom en bygd kunna inrättas. Dylika trafiknämnder skulle sålunda tjäna som trafikanternas rådgivande organ åt myndigheterna icke enbart i järnvägstrafikfrågor utan även i ärenden rörande biltrafik och i förekommande fall sjötrafik.

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 anført 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 otvivelaktigt 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.

Utskottet. För att trafikanstalterna skola kunna fylla sin uppgift på ett för alla parter tillfredsställande sätt kräves samarbete mellan trafikorganen och den trafikerande allmänheten. Sådan kontakt har också, såsom av de i ärendet avgivna yttrandena framgår, i ej ringa omfattning etablerats mellan vårt lands järnvägar genom olika funktionärer och allmänheten, varvid kommunala trafikutskott och dylikt samt sammanslutningar av skilda slag inom närings- och reselivet fått företräda trafikanternas intressen. Några särskilda organ för samordnande av dessa olika intressen finnas emellertid icke. Värdet av dylika organ har vitsordats i flertalet av remissyttrandena. Även järnvägsstyrelsen, som genom det successiva förstatligandet av rikets järnvägar kommit att i överväldigande grad representera järnvägarna i vårt land, har ansett motionärernas förslag värt att närmare utredas. Utskottet är för sin del också berett att tillstyrka en utredning i motionens syfte.

Enligt motionen skulle de föreslagna järnvägsnämnderna inrättas länsvis. I likhet med några av remissinstanserna anser emellertid utskottet det vara ovisst, om länsindelningen lämpligen bör vara normgivande, när det gäller att bestämma verksamhetsområdena för dylika nämnder. Det kan sålunda tänkas, att det vid fastställandet av gränserna för dessa områden vore ändamålsenligt att beakta den inom statens järnvägar gällande distriktsindelningen. Frågan synes böra ägnas uppmärksamhet vid den föreslagna utredningen.

Motionärerna ha uttalat sig för lämpligheten av att landstingen skulle vara valkorporationer för utseende av ledamöter i de föreslagna järnvägsnämnderna. Utskottet får i anslutning härtill framhålla vikten av att nämnderna erhålla en sådan sammansättning, att de verkligen komma att utgöra representativa organ för de olika trafikantgrupper, vilkas intressen de skola bevaka. Att beakta är sålunda bl. a., att huvudparten av järnvägarnas verksamhet hänför sig till godstransporterna samt att alltså även näringslivet har stora intressen att bevaka i sammanhanget. Den föreslagna utredningen torde böra få överväga även detta spörsmål.

I ett par yttranden har framkommit tanken att i stället för de i motionen föreslagna järnvägsnämnderna inrätta allmänna lokala trafiknämnder med uppgift att handlägga trafikfrågor, som beröra icke blott statens järnvägar utan även enskilda järnvägar samt bil- och sjötrafik. Härigenom skulle tvevelsutan skapas förutsättningar för ett mera allsidigt bedömande av trafikproblemen. Det vill därför synas utskottet, som om dylika vidgade trafiknämnder skulle kunna bli till större gagn än de i motionen föreslagna järnvägsnämnderna. Då emellertid motionen icke tagit sikte härpå, anser sig utskottet förhindrat framlägga något förslag i sådant hänseende.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

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

Stockholm den 11 april 1947.

På utskottets vägnar:

OLOF LÖTHNER.

Närvarande: Herrar Löthner, Nils Elowsson, Birger Andersson, fru Svenson samt herrar Rosenberg*, Ramberg*, Albertsson och Einar Eriksson*.

* Ej närvarande vid justeringen av utlåtandet.
