

Nr 1897

av herr Johansson i Växjö m. fl.

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 133 angående ändrad regional organisation av SJ.

I Kungl. Maj:ts proposition 1972:133 framläggs förslag angående ändrad regional organisation av SJ. Det för trafikanter, befraktare och myndigheter mest genomgripande — ehuru ej mest kostnadssänkande — i förslaget gäller indelningen av SJ:s regionala verksamhet i drift- och bandistrikt. För närvarande finns elva sådana distrikt. Den föreslagna ändringen innebär en reducering till åtta (med trafikdistrikt som ny benämning på driftdistrikt). Ett genomförande av förslaget medför att distriktsexpeditionerna i Borås, Växjö och Umeå dras in. De nuvarande Växjödistrikten delas upp på de nya Malmö- och Norrköpingsdistrikten.

Till stora delar överensstämmer den nu föreliggande propositionen med Kungl. Maj:ts proposition 1971:147, vilken avvisades av riksdagen.

Den av fjolårets riksdag begärda utredningen om en översyn av distriktens storlek och avgränsning samt valet av huvudorter har inte kommit till stånd. Utredningen skulle ske i syfte att skapa ett bättre underlag för bedömningen av olika på organisationsfrågan inverkan faktorer, där de näringsgeografiska och regionalpolitiska förhållandena i landets olika delar bättre skulle tillgodoses.

En skillnad i den nu föreliggande propositionen jämfört med fjolårets är den, att det nu föreslås att särskilda kommersiella distriktsenheter tills vidare skall bibehållas inom geografiska områden som senare kommer att fastställas. Avsikten är att dessa enheter i Växjö, Borås och Umeå skall svara för den regionala marknadsföringen och kundbevakningen.

Syftet med förslaget till distriktsindelning är att ge SJ:s regionala organisation en utformning som främjar en fortsatt rationalisering. Vi vill understryka angelägenheten av att rationaliseringar inom statens järnvägars administration görs såväl regionalt som centralt och lokalt. Vi accepterar därför målsättningen om en personalminskning på 200 personer för statens järnvägars distriktsadministration. Vi har emellertid starka invändningar mot att distriktsexpeditionerna i Växjö föreslås bli indragna. Enligt vår uppfattning skulle ett genomförande av förslaget få allvarliga följder för den regionala utvecklingen i sydöstra Sverige.

Enligt propositionen gör Smålandslänens geografiska avgränsning det mindre lämpligt att sammanföra dessa län till en region. Vi anser för vår del att närings- och kulturgeografiska studier klart har dokumenterat att de ömsesidiga kontaktströmmarna mellan områdets olika delar är mycket intensiva. Därtill har kommunikationsdepartementet i anvisningarna till länsstyrelserna för det regionala trafikplaneringsarbetet (Ds K 1972:1) nämnt Smålandslänen som ett exempel på en grupp län där den

regionala trafikplaneringen måste avstämmas mellan länen för att man skall få ett – med hänsyn till allmänhetens och näringslivets kontaktmönster – från trafikplaneringssynpunkt funktionellt avgränsat område.

I propositionen sägs att "från administrativ synpunkt skulle ett bürkraftigt distrikt i och för sig kunna skapas av Kronobergs, Blekinge, Jönköpings och delar av Kalmar län". Att denna region har fog för sig även ur andra aspekter belyses av följande siffror. I dessa fyra län bor i nuläget 900 000 människor. Av SJ:s totala busstrafik finns ganska exakt en femtedel här, och av stycke-godstrafiken behandlas här cirka 18 % vid sju av landets 31 s. k. knutpunkter. Även vagnslasttrafiken i denna region är betydande och utgör cirka 10 % av SJ:s totala vagnslasttrafik. Vid en jämförelse med det nuvarande Malmödistriktet, omfattande Skåne, förhåller sig vagnslasttrafiken i regionen som 1,0 till 1,2 i Skånedistriktet. Dessa siffror visar klart att ett Växjödistrikt borde vara bürkraftigt såväl från samhällsekonomisk synpunkt som utifrån SJ:s företagsekonomiska bedömningar.

I propositionens förslag till ny distriktsindelning får den sydöstra delen av landet betydande avstånd till sin regionala kontaktpunkt. Kalmar får således 27 mil, Karlskrona 22 mil, Växjö 20 mil och Jönköping 17 mil till sin distriktsexpedition. Som framgår av *bilaga 1* blir reseavstånden avsevärt kortare med en bibehållen distriktsexpedition i Växjö. Kartskissen i *bilaga 2* visar att hela sydöstra Sverige får oacceptabla avstånd till sina huvudorter. Kartans cirklar har en radie på cirka 12 mil, vilket antas vara det avstånd inom vilket snabb närbkontakt kan upprätthållas med en restid av drygt 1 $\frac{1}{2}$ timme. Som synes ligger såväl Smålandslänen som Blekinge utanför dessa räjonger i regeringens förslag.

Vi vill understryka vikten av att regionalpolitiska synpunkter beaktas vid lokalisering eller indragning av statlig verksamhet. Riksdagens inrikesutskott uttalade i samband med behandlingen av den första etappen av omlokaliseringen av statlig verksamhet att mycket talade för att möjligheterna till omlokalisering av statlig verksamhet till sydöstra Sverige särskilt prövades. Uttalandet biträdades av riksdagen. Sydöstra Sverige har trots detta riksdagsuttalande fått en mycket obetydlig andel av de föreslagna omlokaliseringarna. Orter i Mellansverige har däremot föreslagits få betydande tillskott av statlig verksamhet. Norrköping föreslås således få 1 505 statliga befattningshavare, Karlstad 1 110, Gävle 920, Linköping 875, Örebro 770, Eskilstuna 650 och Uppsala 345. I Sydöstsverige föreslås Jönköping få 430 och Kalmar 250 befattningshavare. Växjö och Karlskrona föreslås inte få någon ny statlig verksamhet. I stället föreslås i propositionen 1972:133 en indragning av ett 80-tal befattningshavare vid statens järnvägars distriktsexpeditioner i Växjö. Konsekvenserna av indragningen av SJ:s distriktskontor i Växjö drabbar hårt en regionalpolitiskt känslig landsdel, inte enbart på grund av indragningen av SJ:s distriktskontor utan även på grund av risken att näringslivet icke får den trafikservice som är erforderlig för att det skall kunna expandera. Vi ifrågasätter även om inte en enhet med enbart kommersiella funktioner blir för liten från funktionell synpunkt.

Även om man i princip accepterar att landet indelas i åtta distrikt, anser vi att sydöstra Sverige har så speciella problem att den kommersiella enheten i Växjö bör kunna arbeta som filial till Malmödistriktet även i fråga om andra servicefunktioner inom trafiksektorn.

En sådan filial (distriktskontor) kan enligt vår mening upprätthållas i Växjö inom ramen för det totala personalbehov som har angetts i propositionen 1972:133 för SJ:s distriktsadministration.

Med stöd av vad som anförts hemställs

att riksdagen måtte uttala

1. att trafikproblemen i sydöstra Sverige särskilt uppmärksammas vid SJ:s omorganisation,
2. att den distriktsenhet som föreslås förlagd till Växjö icke får enbart kommersiella arbetsuppgifter,
3. att distriktsenheten i Växjö icke får indragas utan riksdagens hörande.

Stockholm den 21 november 1972

BERTIL JOHANSSON (c)

i Växjö

RUNE RYDÉN (fp)

BENGT FAGERLUND (s)

KJELL NILSSON (s)

RUNE GUSTAVSSON (c)

i Växjö

i Alvesta

ERIK HOVHAMMAR (m)

CLAES ELMSTEDT (c)

ROLF WIRTÉN (fp)

VALDO CARLSTRÖM (fp)

MAC P. HAMRIN (fp)

ARNE FRANSSON (c)

GÖSTA ANDERSSON (c)

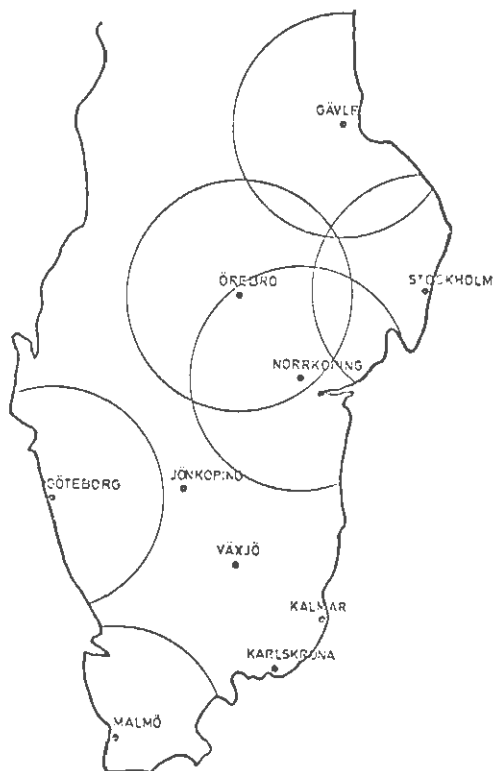
i Nybro

Bilaga 1

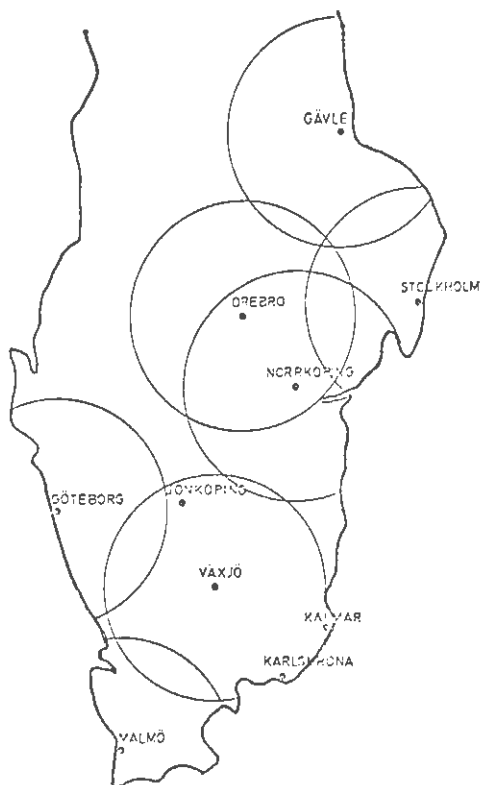
Jämförelse av avstånd till distriktshuvudorter
(Landsvägsavstånd i km enligt KAK)

	Nuläget	Proposition	Motförslag (utvidgat Växjödistrikt)
Jönköping	96	171	128
Värnamo	158	242	70
Växjö	0	204	0
Kalmar	109	270	109
Karlskrona	105	217	105

Bilaga 2



Regeringens förslag



Motionens förslag