

Nr 1896

av herr Hammarberg m. fl.

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

I Kungl. Maj:ts proposition nr 133 föreslås en ändring i den nuvarande regionala organisationen av SJ. Nuvarande elva driftdistrikt och elva bandistrikt föreslås ersättas av åtta trafikdistrikt och lika många bandistrikt med geografiskt sammanfallande gränser.

I den nu gällande regionala organisationen tillhör större delen av Västmanlands län Stockholms drift- respektive bandistrikt. Enligt förslaget till ny distriktsindelning föreslås Västmanlands län tillhöra Örebro-distrikten. Några bärande motiveringar för en sådan ändring, vilken bryter ett gott samarbete uppbyggt under flera decennier och som varit till gagn för trafiken inom Mälarenregionen, synes ej föreligga. SJ anser också, enligt propositionen, att Mälarenregionen har ett starkt samband med Stockholmsdistrikten. Detta anser även departementschefen, som bl. a. anför följande: "Vissa remissinstanser har uppehållit sig vid den kraftiga begränsning som föreslagits av de nuvarande Stockholmsdistrikten. Därvid har påtalats sambanden mellan transporterna inom Mälarenregionen och den samhörighet som näringslivet känner inom detta område. Angivna omständigheter anses tala för att de nya Stockholmsdistrikten ges ungefär samma omfattning som de nuvarande. Häremot kan i första hand invändas att en sådan ordning skulle innebära att tanken på en länsanpassning av distrikten fick frångås i dessa delar av landet."

Vi anser det vara helt riktigt att distriktsindelningen blir länsanpassad. Detta behöver ej frångås, om den lilla del av Västmanlands län som enligt den nuvarande organisationen icke tillhör Stockholmsdistrikten tillförs dessa.

Vi vill också hävda att de motiv departementschefen anför, då han avviker från SJ:s förslag genom att föreslå att Uppsala län tillförs Stockholmsdistrikten, även gäller för Västmanlands län. Som framhålls i remissyttrandet från Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor innebär den av SJ föreslagna gränsdragningen att de för pendeltägs- och intercitytrafiken betydelsefulla orterna Gnesta, Uppsala och Västerås kommer att ligga utanför terminalområdet. Detta rättar departementschefen till delvis genom att Gnesta och Uppsala län enligt propositionen tillförs Stockholmsdistrikten. Vi anser i konsekvens med ovannämnda att detta även bort ske beträffande Västmanlands län, inte minst på grund av de skäl som SJ anför, nämligen att Stockholmsdistrikten skall ha karaktären av terminaldistrikt med hänsyn till insatserna för den regionala pendeltågstrafiken, terminalfrågornas särskilda betydelse

och det kommersiella underlaget i Storstockholm.

Av stor betydelse för trafikströmmarna inom regionen är sjötrafiken på Mälaren. En stor del av järnvägstrafiken bygger på Västerås hamn. Denna trafik kommer att öka i omfattning genom den ombyggnad av Södertälje kanal och fördjupning av Mälarfärleden som riksdagen beslutat om i årets statsverksproposition.

Bland de remissinstanser som stöder ett yrkande i linje med vårt kan nämnas statskontoret, kommerskollegium, Näringslivets trafikdelegation och Statsanställdas förbund.

En ändring som vi också motsätter oss, i likhet med Statsanställdas förbund, är organisationsändringen av nuvarande lokstationer i vad gäller åkande maskintjänsten inklusive lokledning. I stället för förslaget om integrering med station inom trafiktjänsten, anser vi att åkande maskintjänstpersonal bör underställas särskilda lokala enheter (fjärrblockcentraler). Dessa fjärrblockcentraler bör utöver åkande personal även omfatta personalledning, lokledning, bromsinstruktörer, instruktionsförare samt stallpersonal och teknisk vagnpersonal. En sådan organisation innebär att man bibehåller de erforderliga närkontakterna mellan lokledare och personalfördelare samt den tekniska personalen, i syfte att få ett maximalt utnyttjande av tillgängliga personal- och dragkraftsresurser.

Denna effekt uppnås genom inrättandet av ovannämnda fjärrblockcentraler och däri ingående personalkategorier. För att åstadkomma största möjliga effektivitet av det totala transportledningsarbetet bör övervägas att samtliga funktioner – tågledning etc. – sammanförs med lokledningen inom fjärrblockcentralen. En sådan organisationsändring innebär att nuvarande maskintjänstsektion på distriktsnivå kan slopas under förutsättning att turlistarbetet inplaceras i trafiksektionen med funktion direkt underställd sektionschefen.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition 1972:133 som sin mening ger till känna

1. att Västmanlands län bör tillhöra Stockholms trafik- respektive bandistrikt,
2. att den åkande maskintjänsten organiseras i enlighet med vad som i motionen anförts.

Stockholm den 21 november 1972

SVEN HAMMARBERG (s)

ROLAND SUNDGREN (s)

OLLE GÖRANSSON (s)

ERIC MARCUSSON (s)