

Nr 1899

av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl.

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

I de beslut som trafikutskottet och riksdagen antog med anledning av propositionen 1971:147 framhölls nödvändigheten av att det förelagda förslaget till omorganisation av SJ skulle bli föremål för ny utredning bl. a. därför att det framlagda förslaget borde övervägas ytterligare med hänsyn till de nya distriktens storlek, avgränsning och val av huvudorter, betydelsen av att de näringsgeografiska och näringspolitiska förhållandena i landets olika delar beaktades samt med hänsyn till frågan om en återgång till systemet med en chef för de olika distriktskanslierna och till spörsmålet om de anställdas medinflytande och insyn mera borde beaktas vid en omorganisation. En sådan utredning borde bedrivas med skyndsamhet, och ett nytt organisationsförslag med anledning därav sedan föreläggas riksdagen.

Det propositionen har att säga med anledning av riksdagens beslut är att "efter riksdagsbehandlingen av organisationsfrågan har denna ytterligare övervägts i de av trafikutskottet angivna hänseendena, därvid hänsyn bl. a. tagits till under det senaste året vidtagna rationaliserings- och organisationsåtgärder". Departementschefen anför vidare att "efter riksdagens ställningstagande vid 1971 års riksdags höstsession har SJ:s förslag ytterligare övervägts. Därvid har kunnat beaktas de fortsatta organisatoriska förändringar på lokal och även central nivå, som skärpt kraven på en ändrad regional organisation." Den utredning som riksdagen begärt har emellertid inte kommit till stånd.

I den motion som vpk:s riksdagsgrupp framlade förra året framfördes som första yrkande att en granskning bör göras inom SJ av den administrativa personalen och dess arbetsuppgifter, inte minst inom centralförvaltningen. I det hänseendet har årets proposition en del att förtälja. Där redovisas en genomgång av flera avdelningar inom den centrala organisationen, vilken medfört att antalet chefsnivåer minskat och att personalbehovet minskat med 25–30 procent. Undersökningar pågår f. n. inom flera avdelningar. Våren 1973 beräknas hela den centrala administrationen vara genomgången. Till detta kommer att den organisatoriska förändring på lokal nivå som påbörjades när riksdagen behandlade förra årets proposition är klar sedan den 1 oktober 1972. I vad det gäller vårt krav om granskning av den administrativa personalen har det obestriddligen hänt en del sedan förra året. Dessutom har riksdagen nu större möjligheter att överblicka utformningen av den lokala organisationen än när frågan då behandlades.

Det enda egentligt nya i propositionen jämfört med prop. 1971:147 är

förslaget om att tills vidare behålla kommersiella distriktsenheter på de tre distriktshuvudorter som föreslås bli indragna. Med detta arrangemang menar departementschefen att rimlig hänsyn tagits till näringslivets intresse och de regionalpolitiska aspekterna över huvud taget i de berörda regionerna. Departementschefen säger sig ha tagit intryck av den oro man uppenbarligen hyser för utvecklingen på dessa orter och har av den anledningen föreslagit dessa åtgärder. Till detta bör kanske sägas att riksdagen i sitt beslut mycket starkt tryckte på de regionalpolitiska konsekvenserna av en indragning av de tre distriktshuvudorterna. Det verkar dock föga troligt att den föreslagna åtgärden i någon avgörande grad skulle förändra den situation som uppstår vid en indragning av distriktskanslierna. De enheter som föreslås bli kvar utgör dock bara en bråkdel av den personalstyrka som f. n. finns på dessa.

För vår del tog vi i förra årets motion inte ställning till huruvida den föreslagna indragningen av distrikt var befogad eller inte. Mot bakgrunden av att man både från SJ- och regeringshåll anförde att en ny översyn av organisationen är nödvändig inom ganska kort tid, ansåg vi att det föreliggande förslaget måste betraktas som en halvmesyr, som får negativa konsekvenser för viss personal, utan att man når en slutgiltig och godtagbar lösning. Vi framförde i stället kravet att man beträffande distriktsindelningen skulle följa den linje som Statsanställdas förbund givit uttryck åt under utredningens gång — att slå samman ban- och driftdistrikten under *en* chef. Detta skulle medföra snabbare beslutsföreläggande och vore också ett avgjort steg framåt i rationaliseringshänseende. Vidare att det vore ändamålsenligt att också de föreslagna verkstadsregionerna ställdes under samma chef. *Vi står i år kvar på samma position.* Det finns, menar vi, ingenting som bevisar att indragningen av just dessa distrikt är den mest ändamålsenliga rationaliseringsåtgärden. Vi har emellertid inte erforderligt material för att kunna avgöra huruvida en indragning av andra distriktshuvudorter skulle vara lämpligare. Det som kan anföras i detta sammanhang är allmänna reflexioner. Det tänkta Norrlandsdistriktet t. ex. verkar bli orimligt stort (en tredjedel av landets yta). Indragningen av Växjö som huvudort synes få den konsekvensen att i vad gäller distriktshuvudorter hela sydöstra Sverige blir en vit fläck på kartan, medan tre huvudorter (Örebro, Norrköping och Stockholm) trängs på en ganska liten yta. Fortfarande framstår för oss en sammanläggning av distriktsenheter vara den rationaliseringsåtgärd som kan ge de största vinsterna. Vi har ytterligare styrkts i den uppfattningen efter det att många instämmanden inkommit under den tid SJ:s omorganisation behandlats. Departementschefen förutsätter nu att SJ skall ha sin uppmärksamhet riktad på en sådan lösning, om den fortsatta utvecklingen skulle ge anledning till en ändrad bedömning än den man för närvarande har. Även om detta i och för sig är positivt menar vi dock att det på den punkten behövs ett klarare ställningstagande.

I vår motion yrkades också på att man vid distriktsindelningen borde ta mera hänsyn till trafikströmmar och till att länen passar tillsammans i näringsgeografiskt hänseende än vad som syntes vara fallet. Detsamma

torde kunna sägas även om årets proposition.

Beträffande förslaget till omorganisation av maskintjänsten vill vi framhålla följande. Sammanförandet av drifts- och huvudverkstäder i samma organisation förefaller innebära fördelar för huvudverkstäderna, medan det på sikt kan komma att innebära att driftsverkstäder försvinner. För SJ kommer det att innebära möjligheter att utnyttja personal på ett mera rationellt sätt. När det gäller maskintjänsten i övrigt motsatte sig Statsanställdas förbund under SJ-utredningens gång förslaget om en organisationsändring i fråga om nuvarande lokstationer i vad gäller den åkande tjänsten inklusive lokledning. Här menade SF att åkande maskintjänstpersonal bör underställas särskilda lokala enheter (en s. k. tågstation). Dessa tågstationer skulle omfatta förutom åkande personal, även personalledning, lokledning, bromsinstruktörer, instruktionsförare samt stall- och vagnteknisk personal. Man anförde att det är av vikt att efter en organisationsförändring de erforderliga närkontakterna mellan lokledare och personalfördelare bibehålls i syfte att få ett maximalt utnyttjande av tillgängliga personal- och dragkraftsresurser. Denna effekt skulle uppnås genom upprättandet av nämnda tågstationer. Till SF:s förslag vill vi foga tanken att chefen för verkstadsregionen också borde vara chef för dessa tågstationer och maskintjänsten därmed behållas som en organisatorisk enhet.

Vi påpekade i förra årets motion att man från fackligt håll och personalhåll i övrigt haft svårt att få gehör för sina synpunkter i en fråga som i så hög grad berör delar av personalen. Det måste vara naturligt att inom ett statligt företag personalen på "gräsrotsnivå" skall vara med om att utforma och fatta besluten. Här aktualiseras frågan om personalens medbestämmanderätt på ett alldeles påtagbart sätt. En ny omorganisation av SJ måste ta med i bilden de anställdas rätt att vara med och utse sina ledningar både på regional och central nivå. I riksdagens beslut innefattades, som förut påpekats, synpunkten att de anställdas insyn och medinflytande bort mer beaktas i SJ:s utredning. Mot bakgrunden av SF:s konstaterande att man inte funnit mycket gehör för sina synpunkter i utredningsgruppen synes ett sådant konstaterande väl motiverat.

I anslutning till frågorna om personalens medbestämmanderätt och anpassning till föreslagna rationaliseringsåtgärder bör framhållas angelägenheten av att erforderlig tid anslås vid genomförandet av dessa. Om den föreslagna omorganisationen antas av riksdagen kan man inte värja sig för tanken att orimligt kort tid anslås till genomförandet av densamma. Tidigare erfarenheter av organisationsförändringar talar för detta. Som ett exempel kan nämnas den nyss genomförda trafikområdesorganisationen. Fortfarande är det i personellt hänseende åtskilligt som fattas, innan den kan anses vara fullt genomförd. Förutom att detta måste vara till nackdel för SJ:s verksamhet kommer också den berörda personalen ytterligare i kläm. Mycket talar enligt vår mening för att en omställning av detta slag bör försiggå under en längre tidrymd. För personalen blir omställningen då mjukare och ger möjligheter till anpassning på ett bättre sätt.

Utan tvivel är det så att SJ:s personal i stort är positiv till rationaliseringar som är väl motiverade. Det är därför nödvändigt att rationaliseringsåtgärder är väl utredda och förberedda. Detta gäller givetvis också redovisning av rationaliseringsvinsten. Med kännedom om vad personalomflyttningar kostar finns det all anledning att vara skeptisk till den i propositionen uppgivna rationaliseringsvinsten. I varje fall gäller detta till dess att en fulligare redovisning lämnats.

Ett av de mest utmärkande dragen i de senaste årens rationaliseringsarbete har varit minskningen av personalantalet — trots en samtidig ökning av SJ:s godstransportarbete. Produktionen per capita har ökat. Denna rationaliseringsverksamhet har i första hand bedrivits bland den s. k. lägre personalen. Vi påtalade i förra årets motion att det är angeläget att denna följs upp på högre nivå. Detta pågår för närvarande inom centralförvaltningen. Även om rationaliseringsverksamhet pågått på regional nivå är det tydligt att detta inte skett i samma utsträckning som på den lokala nivån. Vi anser därvid att det av oss framförda förslaget om sammanslagning av de regionala funktionerna skulle ge de största möjligheterna. Därest riksdagen beslutar i enlighet med den föreliggande propositionen är det enligt vår mening nödvändigt att utredningsarbetet fortsätter enligt dessa intentioner och utifrån de synpunkter som i övrigt redovisats i denna motion.

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen i anledning av propositionen 1972:133 måtte uttala sig för:

1. att SJ ges i uppdrag att utreda frågan om sammanslagning av de regionala funktionerna till en enhet,
2. att i högre grad beakta trafikströmmar och näringsgeografiska förhållanden vid distriktsindelningen,
3. att inrättandet av tågstationer enligt de i motionen framförda synpunkterna beaktas, samt
4. att de anställdas insyn och medbestämmanderätt på ett tillfredsställande sätt blir beaktade vid genomförandet av rationaliseringsåtgärder.

Stockholm den 21 november 1972

JOHN MAGNUSSON (vpk)
i Kristinehamn

ALF LÖVENBORG (vpk)

KARL HALLGREN (vpk)

LARS WERNER (vpk)
i Tyresö

GUNVOR RYDING (vpk)