Trafikutskottets betänkande 1987/88:24

om trafikpolitiken och regional balans (prop. 1987/88:50 bil. 1)

TU
1987/88:24

Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet bilaga 1, såvitt avser avsnittet 16. Regional balans, jämte motioner med anknytning till vad som föreslås i avsnittet.

Regeringen har berett riksdagen tillfälle att ta del av vad som i propositionsavsnittet anförs om åtgärder inom trafikpolitiken för att uppnå ökad regional balans. Föredraganden redovisar åtgärder som föreslås i olika avsnitt i propositionen och som bidrar till att uppnå sådan balans och framhåller angelägenheten av samverkan mellan trafikpolitik och regionalpolitik, m.m.. Utskottet föreslår att riksdagen lämnar utan erinran vad föredraganden anför.

I propositionsavsnittet föreslås att riksdagen skall godkänna att huvudkontoret för det blivande banverket senast den 31 december 1990 förläggs till Borlänge – som ett led i strävan att uppnå ökad regional balans. Förslaget avvisas i tre m-motioner. Utskottets majoritet föreslår emellertid att riksdagen skall godkänna förslaget men begär att omlokaliseringen skall genomföras flexibelt och smidigt. Mot bakgrund av att farhågor har framförts, bl.a. från SJ, för att teknisk personal inom säkerhetsarbetet inte kommer att flytta till Borlänge utan kommer att söka och finna andra anställningar förordar utskottet sålunda att sådan personal övergångsvis skall kunna finnas kvar i Stockholm, även efter den 31 december 1990. Utskottet förordar också att merkostnader för flyttningen och kostnader för bibehållande av teknisk personal i Stockholm inte skall belasta medelsanvisningar för uppbyggnad och bibehållande av järnvägens infrastruktur. Förslagen i motionerna följs upp i en reservation av m- och fp-ledamöterna.

Utskottet behandlar också motionsförslag om att det i banverkets regionala organisation skall finnas – såsom i SJ:s banavdelnings nuvarande regionala organisation – en Norrköpingsregion och en Sundsvallsregion. Förslagen avstyrks av utskottets majoritet men följs upp i en reservation av en c-ledamot och vpk-ledamoten.

Utskottet behandlar och avstyrker också ett motionsförslag om att SJ:s nuvarande marknadsregion med kontor i Norrköping skall finnas kvar i det fr.o.m den 1 juli i år förändrade SJ.

Vid betänkandet har fogats fyra särskilda yttranden.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 24*

Regeringen har i avsnitt 16. Regional balans (s. 345–360) föreslagit riksdagen att godkänna att banverkets huvudkontor förläggs till Borlänge.

Vidare har riksdagen beretts tillfälle att ta del av vad i propositionen anförts om åtgärder inom trafikpolitiken för att uppnå ökad regional balans.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T9 av Martin Segerstedt m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det nya banverkets regionkontor bör lokaliseras till Ånge.

1987/88:T22 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s banavdelning i Norrköping skall odelad var kvar i Norrköping,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s marknadsregion i Norrköping odelat skall vara kvar i Norrköping.

1987/88:T24 av Jerry Martinger och Gunnel Liljegren (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att statens banverk bör förläggas till Stockholmsområdet.

1987/88:T58 av Sigge Godin (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sex banregioner med bibehållandet av Sundsvallsregionen.

1987/88:T84 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

18. att riksdagen avslår regeringens förslag om att det föreslagna banverket skall lokaliseras till Borlänge.

1987/88:T89 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

17. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafiken.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T522 av Karl-Göran Biörsmark och Börje Stensson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nedläggning av banregionkontoret i Norrköping.

1987/88:T528 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare lokaliseringar till Ånge i samband med omorganisationen av SJ.

1. Regional balans som ett delmål i det övergripande målet för trafikpolitiken, m.m.

Regionalpolitiken i vårt land syftar till att åstadkomma en balanserad befolkningsutveckling i landets olika delar. De allmänna målen för regionalpolitiken – som senast bekräftades av riksdagen våren 1987 (AU 1986/87:13 om regionalpolitiken s. 28, rskr. 268) – är att alla människor oavsett var de bor i vårt land skall ges tillgång till arbete, service och en god miljö. En balanserad befolkningsutveckling skall sålunda åstadkommas genom att arbetstillfällen och bostäder erbjuds samt genom att servicen upprätthålls på en nivå som tryggar tillfredsställande villkor för olika verksamheter.

Riksdagen (TU 1987/88:13, rskr. 159) har tidigare i år godkänt det i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (den trafikpolitiska propositionen) föreslagna övergripande målet för trafikpolitiken som är att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta övergripande mål vidareutvecklas i fem likaledes föreslagna och av riksdagen godkända delmål, av vilka ett delmål är att transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Föredraganden påpekar att trafikpolitiska insatser aldrig ensamma kan lösa de många gånger svåra problem som olika regioner har. Samtidigt går det inte heller, påpekar han vidare, att lösa problemen utan insatser på trafikområdet. Således måste enligt föredraganden det regionalpolitiska delmålet inom trafikpolitiken stå i samklang med de överordnade regionalpolitiska målen, och åtgärder inom trafikpolitikens område för att förbättra den regionala balansen måste syfta till att stödja det som görs inom regionalpolitiken som helhet. Utskottet instämmer i detta.

I det följande (1) redogör utskottet i korta drag för vad föredraganden i den trafikpolitiska propositionens avsnitt 16. Regional balans anför om åtgärder inom trafikpolitiken för att uppnå ökad regional balans. (2) behandlar i detta propositionsavsnitt framfört förslag om att det blivande banverkets huvudkontor skall förläggas till Borlänge jämte med anledning av detta förslag framförda motionsyrkanden samt (3) behandlar förslag om det blivande banverkets och affärsverket SJ:s regionala organisationer som framförts i motioner som väckts med anledning av propositionen och i motioner som väckts under den allmänna motionstiden i år.

2. Åtgärder inom trafikpolitiken för att uppnå ökad regional balans

Föredraganden framhåller att samspelet mellan de trafikpolitiska och regionalpolitiska åtgärderna bör förstärkas ytterligare och att insatserna bör avpassas efter de förutsättningar och förhållanden som finns i olika regioner och utformas så att de utvecklingsmöjligheter som finns beträffande trafikförsörjningen kan tas till vara.

Olika insatser som görs inom transportsektorn redovisas av föredraganden, och förslag till förstärkta regionalpolitiska insatser som framförs i olika avsnitt i propositionen framhålls. Som exempel på förslag av nämnda slag nämns sålunda förslag om (1) att staten skall köpa trafik från SJ för att trygga betydelsefull interregional persontrafik, (2) att ett nytt planeringssystem och högre investeringsnivåer skall införas som ökar möjligheterna att ta regionalpolitiska hänsyn vid investeringar i järnvägens infrastruktur, (3) att anslagen till drift av statliga vägar skall ökas och ges en positiv regionalpolitisk inriktning, (4) att bidraget till flygplatsinvesteringar i Norrlands inland skall bibehållas varigenom förutsättningar skapas för en förbättring av norra Sveriges trafikförsörjning med flyg, (5) att ett länstrafikanslag skall inrättas som medför att det regionala inflytandet över planering och prioritering av investeringsmedel kraftigt ökar samt (6) att fordonsskatten skall bli lägre i vissa glesbygdskommuner. Föredraganden understryker att förutsättningarna för en transportförsörjning som bidrar till regional balans ökar genom att man bygger vidare på de insatser som redan görs, kompletterade med de förstärkta regionalpolitiska insatser som föreslås i olika avsnitt i propositionen.

Föredraganden framhåller att uppbyggnaden och vidmakthållandet av transportinfrastrukturen bör inriktas på att olika delar av landet skall vara sammanbundna med ett system av trafikanläggningar av hög standard och att ingen del av landet skall stå utan möjligheter till kontakter med omvärlden på grund av brister i transportinfrastrukturen. Han redogör för olika åtgärder och förslag som bl.a. skall bidra till att tillgodose dessa krav och framhåller att förslagen i propositionen på infrastrukturområdet kommer att innebära en väsentlig förstärkning av insatserna för att skapa goda transportförutsättningar i olika delar av landet samtidigt som ökade möjligheter ges att anpassa insatserna efter de allmänna förutsättningar och förhållanden som finns i olika regioner och att utforma investeringarna så att de utvecklingsmöjligheter som finns inom transportsystemet bättre kan tas till vara.

I propositionsavsnittet om regional balans uppehåller sig föredraganden särskilt vid bl.a. frågan om hur Norrlands kollektiva fjärrförbindelser skall tillgodoses. Han framhåller att det samordnade tåg-, flyg- och bussystemet för Norrlands försörjning med långväga persontrafik bör vidareutvecklas och att särskilda statliga insatser – på grund av Norrlandstrafikens speciella förutsättningar med begränsat resandeunderlag och stora transportavstånd – är nödvändiga för att säkerställa en tillfredsställande transportförsörjning. De statliga insatserna måste, framhåller han, inriktas på att resp. transportmedel utnyttjas för de transportavstånd och de resändamål där transportmedlet är attraktivast för resenären.

Mot bakgrund av att det har framkommit att det – i ett långsiktigt perspektiv – inte är möjligt att med företagsekonomisk lönsamhet driva fortsatt sovvagnstrafik i Norrland framhåller föredraganden att nattågstrafiken till Övre Norrland och Jämtland bör bibehållas och att staten bör bidra till att täcka kostnaderna för trafiken i den mån den inte är företagsekonomiskt lönsam. Han erinrar härvid om ett förslag om att staten skall köpa sovvagnstrafik till och från övre Norrland, som framförts i propositionsavsnitt 7 om en framtidsinriktad järnvägspolitik.

Regeringen har berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredraganden i propositionsavsnitt om regional balans har anfört om trafikpolitik och regionalpolitik i samverkan m.m. och för vilket utskottet ovan har redogjort i stora drag. Förslagen till åtgärder på trafikområdet som bidrar till att uppnå ökad regional balans har utskottet behandlat i sina olika betänkanden med anledning av den trafikpolitiska propositionen (TU 1987/88:13–23).

Utskottet har har inte något att erinra mot vad föredraganden i här aktuellt propositionsavsnitt har anfört om trafikpolitik och regionalpolitik i samverkan m.m.

3. Förläggning av huvudkontoret för det blivande banverket

Bakgrund

På förslag i den trafikpolitiska propositionens avsnitt 7. En framtida järnvägspolitik har utskottet nyligen (TU 1987/88:19) bl.a. tillstyrkt att riksdagen (1) godkänner att affärsverket statens järnvägar (SJ), delas upp i ett affärsverk – statens järnvägar (SJ) – med ansvar för trafiken, och en ny myndighet – banverket – med ansvar för infrastrukturen, (2) bemyndigar regeringen att besluta om den närmare arbetsfördelningen mellan statens järnvägar och banverket, (3) bemyndigar regeringen att bemyndiga banverket att besluta om sin organisation samt (4) godkänner att en järnvägsinspektion, som skall inrättas, får ställning som egen myndighet inom banverket med självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet.

Uppgifterna för det blivande banverket (i det följande kallat enbart banverket) beräknas i väsentliga delar motsvara de uppgifter som banavdelningen inom SJ nu har.

Med stöd av ett bemyndigande av regeringen i november 1987 tillsattes en organisationskommitté för inrättande av statens banverk m.m. med uppdrag (dir. 1987:52) att dels lämna förslag till organisation av banverket, dels medverka i arbetet med att förbereda och – under förutsättning av riksdagens godkännande – genomföra den nya organisationen som förutsattes skola börja verka redan den 1 juli 1988. Kommittén skulle vidare förbereda en lokalisering av banverkets huvudkontor till Borlänge senast den 31 december 1990 samt pröva för- och nackdelar med en sammanslagning mellan banverket och det till Borlänge förlagda vägverket.

När det gäller affärsverket SJ:s organisation äger SJ enligt riksdagens beslut år 1985 om riktlinjer för järnvägspolitiken (prop. 1984/85:114, TU 22, rskr. 348) besluta om sin egen organisation.

Banverket beräknas komma att ledas av en styrelse och under denna av en generaldirektör. Enligt banverkets organisationskommitté beräknas verkets fältorganisation vara indelad i 20–30 lokala distrikt och fem regioner. För administrationen m.m. av verksamheten kommer – under ett huvudkontor – regionkontor och distriktskontor att finnas. Huvudkontoret beräknas omfatta enheterna generaldirektörens sekretariat, generaldirektörens stab och järnvägsinspektionen samt de centrala enheterna Planering, Teknik, Ekonomi, Personal och Service. Vid huvudkontoret beräknas komma att finnas 200–250 heltidstjänster. För regionkontoren föreslås – under regionchefer –

enheter för entreprenader, teknik, regiongemensamma resurser samt administration.

Enheten Teknik vid huvudkontoret avses ha verkets centrala specialistkompentens inom ban-, el-, signal- och teleteknik. Organisationskommittén beräknar att ca 130 heltidstjänster skall finnas vid enheten.

Förläggning av banverkets huvudkontor till Borlänge

I *den trafikpolitiska propositionen* föreslås i avsnitt 16. Regional balans att banverkets huvudkontor skall förläggas till Borlänge senast den 31 december 1990, och det begärs att riksdagen skall godkänna denna förläggning.

Föredraganden framhåller att en stor del av verksamheten under kommunikationsdepartementet genom tidigare beslut om utlokalisering har getts en geografisk spridning som har varit värdefull från regional fördelningssynpunkt. Han påpekar bl.a. att vägverket och trafiksäkerhetsverket nu finns i Borlänge. Föredraganden framhåller vidare att en förläggning av banverkets huvudkontor till Borlänge kommer att stärka regionen i sysselsättningshänseende och bidra till att stimulera regionens utveckling. Han framhåller också möjligheter till samordning med vägverkets verksamhet. Befintliga och planerade utbildningar på högskolenivå m.m. i regionen redovisas, och föredraganden påpekar att dessa bedöms kunna förstärka Borlänges attraktivitet i utbildnings- och arbetsmarknadshänseende.

I *motionerna* T84 (m) och T89 (m) begärs (yrkande 18 resp. del av yrkande 17) att riksdagen skall avslå regeringens förslag. I motion T84 (m) framhålls att en flyttning av banverkets huvudkontor till Borlänge kommer att starkt negativt påverka möjligheterna att genomföra en nödvändig omstrukturering av järnvägstrafiken och kan komma att reducera säkerheten i järnvägstrafiken. Motionärerna torde mena att till säkerhetsarbetet knuten kvalificerad personal inte kommer att flytta till Borlänge utan lämnar verket och söker sig till andra verksamheter. Den sistnämnda invändningen framhålls även i motion T89 (m).

I motion T24 (m) framförs också invändningen om nackdelar för säkerhetsarbetet med en flyttning av huvudkontoret till Borlänge. Huvudkontoret bör enligt motionärerna kunna förläggas till någon av Södertörnskommunerna, exempelvis till Huddinge kommun, som ett led i strävan att utjämna den strukturella obalansen mellan de norra och södra delarna av Stockholms län. Motionärerna begär att regeringen snarast skall undersöka de möjligheter som Södertörnskommunerna erbjuder för lokalisering av banverkets huvudkontor.

Med anledning av propositionsförslaget har *företrädare för olika arbetsenheter och personalgrupper vid SJ:s banavdelning m.fl.* i skrivelser till utskottet och vid uppvaktningar inför företrädare för utskottet framfört kritik mot propositionsförslaget. Man har t.ex. påpekat att huvuddelen av den tekniska personalen – däribland många med utbildning på civilingenjörsnivå – inte kommer att flytta till Borlänge utan kommer att söka och erhålla annan anställning m.m. Av innehavarna av ca 70 tjänster för vilka krävs utbildning och erfarenhet som civilingenjör skulle endast tio komma att flytta till

Borlänge. I avvaktan på att teknisk personal som lämnar verket har ersatts och de nyanställda har förvärvat tillräcklig erfarenhet på resp. tekniska område skulle risker för brister i den dagliga verksamheten, t.ex. inom säkerhetsarbetet, kunna komma att föreligga. Arbetet med utveckling och utbyggnad av infrastrukturen m.m – bl.a. för trafik med förutskickade snabbtåg – skulle komma att försenas. Vidare har man bl.a. påpekat att kontakterna mellan ett till Borlänge förlagt huvudkontor för banverket, å ena sidan, samt SJ, andra myndigheter och företag m.m. med huvudkontor i Stockholm, å andra sidan, kommer att försvåras.

Generaldirektören för SJ och chefen för SJ:s banavdelning anförde i en framställning till regeringen i slutet av mars i år för organisationskommitténs räkning att omlokalisering av banverkets huvudkontor kommer att medföra merkostnader och brist på personal under ett övergångsskede. Man hänvisar till en vid framställningen fogad promemoria av professorn Lars Nordström, Göteborg, vari han har beräknat effekterna i olika avseenden av en omlokalisering av banverkets huvudkontor samt gjort en uppskattning av merkostnaderna för en omlokalisering. I framställningen hemställdes att regeringen skulle verka för att banverket ges frihet att organisera verket så att konsekvenserna av en utflyttning minimeras.

Utskottet vill först erinra om att riksdagen i fråga om lokalisering av statliga myndigheter har fastslagit (prop. 1986/87:100 bil. 14 s. 30, AU 13 s. 37, rskr. 268) att det är viktigt att det vid inrättande av nya myndigheter prövas att välja annan lokaliseringsort än Stockholm och att – om inte särskilda skäl talar emot – sådana myndigheter bör förläggas till annan del av landet. Detta bör enligt utskottets mening var utgångspunkt även för överväganden om förläggning av banverkets huvudkontor.

Borlängeregionen behöver, som föredraganden framhåller, den förstärkning i sysselsättningshänseende och den stimulans för utvecklingen i regionen som en lokalisering dit av banverkets huvudkontor kan beräknas medföra. Utskottet kan se fördelar för verket självt med en förläggning till Borlänge då möjligheter därigenom öppnas för ett nära samarbete med det redan till Borlänge förlagda vägverket. I ett vidare perspektiv kan man också se möjligheter till samordning av verken. Den högteknologiska inriktning som vägverkets och banverkets verksamheter till stor del kommer att få ger, som föredraganden framhåller, goda förutsättningar för att verken skall kunna bli en attraktiv arbetsmarknad i regionen. Även när det gäller kvalificerad administrativ sysselsättning kommer banverket att utgöra ett betydelsefullt tillskott till arbetsmarknaden i regionen.

Utskottet är medvetet om de i skrivelser och vid uppvaktningar påtalade riskerna för olägenheter i olika avseenden med en flyttning av banverkets huvudkontor till Borlänge. Utskottet anser emellertid att frågan om flyttning främst måste prövas från regionalpolitisk synpunkt. Från denna utgångspunkt bör flyttning till Borlänge ske. Utskottet tillstyrker således propositionsförslaget att banverkets huvudkontor senast den 31 december 1990 skall förläggas till Borlänge och avstyrker därmed motionsförslagen. Utskottet vill i anslutning härtill framhålla följande.

Det är viktigt är att det i Borlängeregionen finns utbildning på högskole-

nivå inom ett brett område, som i utbildningshänseende förstärker Borlänges attraktivitet och som stöder rekryteringen av personal till vägverket och banverket. I propositionen har redovisats befintlig och planerad utbildning vid högskolan Falun–Borlänge, bl.a. viss civilingenjörsutbildning i samverkan mellan Uppsala universitet och högskolan. I propositionen förutskickas att ingenjörsutbildning i produktion och underhåll av vägar och broar skall anordnas vid högskolan. Utskottet vill framhålla angelägenheten av att man bevakar frågan om förläggning till Borlänge av ytterligare utbildning som kan stödja rekryteringen av personal till vägverket och banverket. Man bör i detta sammanhang även beakta att trafiksäkerhetsverket efterfrågar kvalificerad teknisk och administrativ personal. Professor Nordström anför i ovannämnda promemoria att det största problemet när det gäller rekrytering av teknisk personal avser området elteknik, då utbildningen på detta område i vårt land är underdimensionerad. Utskottet förutsätter att fråga om utökning av utbildningen på detta område beaktas.

Utskottet förutsätter att omlokaliseringen av banverkets huvudkontor till Borlänge kan ske i sådana former att eventuellt uppkommande olägenheter kan undvikas så att järnvägens fortsatta utveckling och det säkerhetshöjande arbetet inom järnvägssystemet inte hämmas. Banverket bör därför ges möjlighet att välja sådana organisatoriska lösningar att omlokaliseringen kan genomföras flexibelt och smidigt. Detta innebär att teknisk personal inom säkerhetsarbetet, såsom inom el-, signal- och teleteknik, som hör till huvudkontoret övergångsvis kan behöva finnas kvar i Stockholm – även efter den 31 december 1990 – varvid motsvarande verksamheter successivt får byggas upp i Borlänge.

Då lokalisering av banverkets huvudkontor till Borlänge har motiverats från regionalpolitiska utgångspunkter förutsätter utskottet vidare att eventuella merkostnader till följd av omlokaliseringen och av bibehållande övergångsvis i Stockholm av säkerhetsfunktioner inte finansieras med medel som anvisas för uppbyggnad och bibehållande av järnvägens infrastruktur. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till hur dessa merkostnader skall finansieras.

Vad utskottet sålunda anfört om övergångsåtgärder m.m. vid förläggning av det blivande banverkets huvudkontor till Borlänge bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Regionindelningen inom banverket och det nya SJ, m.m.

Regionindelningen

Den nuvarande regionala indelningen av fältorganisationerna för SJ:s ban- och marknadsfunktioner omfattar åtta banregioner resp. åtta marknadsregioner, vilkas gränser är desamma. Regionkontoren är förlagda till Malmö, Göteborg, Norrköping, Stockholm, Örebro, Gävle, Sundsvall och Luleå.

Fältorganisationen inom banverket beräknas komma att omfatta fem regioner med regionkontor i Malmö, Göteborg, Stockholm, Gävle och Luleå. Som redan nämnts kommer den lokala organisationen att vara indelad i distrikt. Regionernas områden är inte något fall helt desamma som banavdelningens regioner.

För SJ:s resandetrafik avses skola finnas fyra geografiska affärsområden med kontor i Malmö, Göteborg, Stockholm och Gävle och för SJ:s godstrafik fem geografiska affärsområden, vilka i fråga om omfattning och förläggning av kontoren överensstämmer med banverkets blivande regioner.

I regionindelningen inom banverket och SJ kommer det således inte att finnas Norrköpings-, Örebro- och Sundsvallsregioner.

I fyra *motioner* kritiseras den förutskickade regionindelningen, såvitt avser indragning av Norrköpings- och Sundsvallsregionerna.

När det gäller Norrköpingsregionerna begärs i motionerna T22 (c) yrkande 2 och T522 (fp) att banavdelningens nuvarande Norrköpingsregion odelad skall finnas kvar som en region inom banverket. I den förstnämnda motionen begärs också (yrkande 3) att SJ:s nuvarande marknadsregion i Norrköping odelad skall finnas kvar inom SJ. I motion T22 (c) framhålls att indragning av Norrköpingsregionerna innebär att ca 70 resp. ca 85 tjänster vid regionkontoren dras in. I båda motionerna kritiseras indragningarna som åtgärder med centraliserande effekter.

I motion T58 (fp) begärs att det skall finnas en Sundsvallsregion kvar i banverket mellan en Gävleregion och en Luleåregion. I motion T9 (s) begärs också att en Sundsvallsregion skall finnas kvar i banverket samt att regionens huvudort till en början skall vara Sundsvall men slutligen Ånge. I motionerna framhålls att en indragning av den nuvarande banavdelningens regionkontor i Sundsvall innebär att Västernorrland återigen drabbas av minskning av sysselsättningstillfällen.

Kommunikationsministern besvarade den 29 februari i år i riksdagen (prot. 1987/88:78 s.6–12) en interpellation om den förutskickade *omorganisationen av SJ:s marknadsregioner*. Han framhöll att verksamheten i det nya SJ skall bedrivas helt affärsmässigt och att detta bl.a. får till följd att effektivitetskraven skärps. De ändrade förutsättningarna för verksamheten kräver, framhöll kommunikationsministern vidare, en anpassning av organisationen. I svaret anfördes att den förutskickade indelningen av de nuvarande marknadsregionerna i fyra affärsområden för persontrafik och i fem affärsområden för godstrafik utgick från marknadens krav och skulle innebära att en anpassning till trafikströmmar och kundunderlag sker. Affärsområdena avsågs enligt kommunikationsministern få en självständig ställning genom en långtgående decentralisering av ansvar och befogenheter.

Riksdagen har, som nämnts ovan, gett SJ befogenhet att besluta om den egna organisationen. Detta gäller också beträffande den regionala verksamheten. Med hänsyn härtill och till att de i kommunikationsministerns svar angivna utgångspunkterna för avsedd organisation av den regionala verksamheten synes ändamålsenliga bör förslaget i motion T22 (c) om SJ:s nuvarande marknadsregion i Norrköping inte föranleda något initiativ av riksdagen. Yrkande 3 i motionen avstyrks således.

När det gäller *banverkets regionorganisation* vill utskottet inledningsvis framhålla att organisationskommittén för banverket har förordat att verkets verksamhetsidé skall vara att det skall tillhandahålla ett bansystem som möjliggör att järnvägstrafik blir konkurrenskraftig. Som mål och strategier

för verksamheten i banverket föreslår kommittén effektivitet, affärsmässighet, arbetsglädje, kundanpassad teknik och organisation, samlad kompetens avseende järnvägssystem, koncentration på verksamheter i vilka verket vill vara bäst eller billigast, långtgående decentralisering och delegering samt målstyrning och resultatansvar.

Den av kommittén förordade regionindelningen för banverket är baserad på överväganden om hur dessa mål och strategier skall kunna förverkligas i den regionala och lokala verksamheten och bör därför kunna accepteras. Även när det gäller den regionala organisationen för banverket bör särskilt framhållas att den – enligt vad utskottet har inhämtat – innebär en anpassning efter trafikströmmarna. Mot nu nämnd bakgrund bör motionsförslagen om banregioner med huvudorter i Norrköping och Sundsvall/Ånge inte föranleda något initiativ från riksdagens sida utan avstyrks.

Lokaliseringar till Ånge

I motion T528 (c) begärs – för att sysselsättningsmöjligheterna i Ånge skall ökas – att både det nya SJ och banverket förlägger verksamheter där.

Enligt vad utskottet har inhämtat beräknas viss ökning av sysselsättningen i Ånge bli möjlig inom det nya SJ och en ökning av sysselsättningen inom banverket torde inte vara utesluten. Med hänsyn härtill synes motionen kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

5. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *åtgärder för regional balans*
att riksdagen lämnar utan erinran vad i proposition 1987/88:50 har anförts om åtgärder inom trafikpolitiken för att uppnå ökad regional balans,

2. beträffande *förläggning av det blivande banverkets huvudkontor till Borlänge*
att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motionerna 1987/88:T24 (m), 1987/88:T84 (m) yrkande 18 och 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del godkänner att det blivande banverkets huvudkontor förläggs till Borlänge,

b) med anledning av regeringens ovannämnda förslag som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om övergångsåtgärder m.m. vid förläggning av banverkets huvudkontor till Borlänge,

3. beträffande *Norrköpings marknadsregion inom SJ*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T22 (c) yrkande 3,

4. beträffande *en Norrköpingsregion och en Sundsvallsregion inom det blivande banverket*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T9 (s), 1987/88:T22 (c) yrkande 2, 1987/88:T58 (fp) och 1987/88:T522 (fp),

5. beträffande *lokaliseringar till Ånge*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T528 (c) utan särskild åtgärd.

Stockholm den 28 april 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Yngve Wernersson (s), Rune Thorén (c), Jan Jennehag (vpk) och Sven-Olof Nordlund (s).

Reservationer

1. Förläggning av det blivande banverkets huvudkontor till Borlänge (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp) och Görel Bohlin (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "*Utskottet* vill" och på s. 8 slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Den ekonomiska och företagsmässiga kris som SJ befinner sig i har tvingat fram en omstrukturering av SJ. En grundförutsättning för att SJ skall ha framgång är att företaget kan drivas på ett rationellt sätt. Uppdelningen i ett företag för driften och ett för infrastrukturen är riktig. Driftföretaget borde emellertid organiseras i aktiebolagsform.

Det nya SJ och banverket står inför stora påfrestningar genom att de båda utgör nya organisationer med av naturliga skäl övergångs- och "intrimnings-problem". I denna situation skall de båda företagen också ha i väsentliga delar ändrad inriktning i förhållande till vad som gällt för de verksamheter som utgör deras bas. I det nya SJ blir kravet på affärsmässighet och därmed kraven på effektivitet och lönsamhet mera accentuerade än tidigare. Banverket skall tillhandahålla ett bansystem som gör att järnvägstrafik blir konkurrenskraftig. Även för banverket blir kraven på affärsmässighet och effektivitet accentuerade.

Det skulle vara mycket olyckligt att, när det nya SJ och banverket under de närmaste åren kommer att ha stora omställningsproblem, försvåra dessa problem genom en flyttning av banverkets huvudkontor till Borlänge. Genom flyttningen går den nära kontakten mellan huvudkontoren för SJ och banverket förlorad. Vad nu sagts är enligt utskottets mening tillräckliga skäl för att förslaget till omlokalisering av banverkets huvudkontor till Borlänge bör avvisas.

Härtill kommer de risker för säkerhetsarbetet inom järnvägen som följer av att för detta arbete väsentlig teknisk personal sannolikt inte kommer att flytta med banverket utan kommer att lämna verket samt de avsevärda kostnader för förseningar av utvecklingen av infrastrukturen som beräknas bli följden av bortfallet av teknisk personal. Detta påpekas i motionerna och har framhållits för utskottet i skrivelser som har inkommit och vid uppvaktningar som har skett inför företrädare för utskottet.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet propositionsförslaget om förläggning av banverkets huvudkontor till Borlänge. De här aktuella yrkandena i motionerna T84 (m) och T89 (m) tillstyrks således liksom utskottet ansluter sig till syftet i motion T24 (m) att banverkets huvudkontor inte skall flyttas från Stockholmsområdet.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. beträffande *förläggning av det blivande banverkets huvudkontor till Borlänge*
>
> att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T24 (m) och med bifall till motionerna 1987/88:T84 (m) yrkande 18 och 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del avslår regeringens förslag i proposition 1987/88:50 om förläggning av banverkets huvudkontor till Borlänge,

2. En Norrköpingsregion och en Sundsvallsregion inom det blivande banverket (mom. 4)

Anna Wohlin–Andersson (c) och Jan Jennehag (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Den av" och slutar med "utan avstyrks" bort ha följande lydelse:

I regionorganisationen för banverket avses Malmö- och Stockholmsregionerna komma att överta uppgifter som för närvarande ligger på SJ:s banavdelnings Norrköpingsregion samt Gävle- och Luleåregionerna att överta uppgifter som för närvarande ligger på banavdelningens Sundsvallsregion. De nuvarande Norrköpings- och Sundsvallsregionerna fungerar väl och skulle utgöra goda grundvalar för att de ovan angivna målen och strategierna, som skall gälla för verksamheten i banverket, skall kunna styra handlandet. Att bryta sönder väl fungerande arbetsenheter befrämjar inte målen m.m. avseende effektivitet och arbetsglädje inom verksamheten. Omorganisationen innebär en centralisering av uppgifter till Malmö, Stockholm, Gävle och Luleå och raserar den nära kundkontakt som har byggts upp i Norköpings- och Sundsvallsregionerna. Omorganisationen innebär således inte heller decentralisering och förutsättningar för bättre kundanpassning, som också skall gälla som mål m.m. för verksamheten i banverket.

En indragning av banavdelningens regionkontor i Norrköping och Sundsvall är dessutom beklaglig med hänsyn till sysselsättningssituationen i Östergötland och Västernorrland. Vid regionkontoret i Norrköping finns enligt motion T22 (c) för närvarande ca 70 tjänster och vid regionkontoret i Sundsvall – enligt vad utskottet inhämtat – för närvarande ca 50 tjänster. Även om en del av dessa tjänster skulle komma att finnas kvar i Norrköping resp. Sundsvall genom att de inordnas i banverkets distriktsorganisation eller

i det nya SJ – såsom t.ex. tjänster för de fastighetsfrågor som övertas av det nya SJ – skulle resultatet av indragningen ändå bli en försämring av sysselsättningsläget i länen.

En sammanfattande bedömning leder enligt utskottets mening fram till att i banverkets regionorganisation bör finnas även regioner med kontor i Norrköping och Sundsvall – motsvarande banavdelningens nuvarande Norrköpings- och Sundsvallsregioner. Den minskning av de förutskickade Malmö-, Stockholms-, Gävle- och Luleåregionerna som föranleds av att Norrköpings- och Sundsvallsregioner finns kvar bör vara till fördel genom att bättre geografisk kundanpassning kan uppnås m.m.

Vad utskottet sålunda har anfört om en Norrköpingsregion och en Sundsvallsregion inom det blivande banverket bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottet är inte nu berett att uttala att kontoret för en Sundsvallsregion efter en övergångstid i Sundsvall skall förläggas till Ånge. Motionsförslaget härom avstyrks således.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

> 4. beträffande *en Norrköpingsregion och en Sundsvallsregion inom det blivande banverket*
> att riksdagen
>
> a) med bifall till motionerna 1987/88:T9 (s), såvitt avser en Sundsvallsregion, 1987/88:T22 (c) yrkande 2, 1987/88:T58 (fp) och 1987/88:T522 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en Norrköpingsregion och en Sundsvallsregion inom det blivande banverket,
>
> b) avslår motion 1987/88:T9 (s), såvitt avser förläggning av regionkontor till Ånge,

Särskilda yttranden

1. Förläggning av det blivande banverkets huvudkontor till Borlänge (mom. 2)

Görel Bohlin (m) anför:

Jag vill särskilt framhålla att följande förhållanden har gjort att jag 1) vid ärendets behandling i utskottet har stött m-motionerna och således föreslagit avslag på regeringens förslag samt 2) har biträtt reservation nr 1 i ärendet.

Den förestående uppdelningen av det nuvarande SJ i ett "affärs-SJ" och i ett banverk kommer i sig att innebära stora påfrestningar för de båda organisationerna. I det läget skulle dessutom banverkets huvudkontor enligt regeringens förslag flyttas till Borlänge. Det nya SJ och banverket kommer att vara starkt beroende av ett väl fungerande samarbete med varandra. Genom flyttning av banverkets huvudkontor skulle den nära kontakten mellan huvudkontoren för det nya SJ och banverket gå förlorad.

Företrädare för all personal på alla nivåer inom det nuvarande SJ som skulle beröras av utflyttningen av banverket har protesterat mot en utflyttning. Skälet till de omfattande protesterna är framför allt oro för att

säkerhetsarbetet inom järnvägen kommer att äventyras. Detta arbetes funktion och resultat är beroende av en högt utbildad personal, som förutom högskoleutbildning har internutbildning på cirka fem år. Samtlig personal tillhörande nyckelgrupperna för säkerhetsarbetet har förklarat sig inte vilja flytta med banverket till Borlänge. Det finns inga svårigheter för denna personal att få annat kvalificerat arbete i Stockholmsområdet. Argument hos denna personal mot flyttning är – förutom omsorg om att säkerhetsarbetet skall fungera – omsorg om familjesituationen. Försörjaren i en familj är numera inte en enda utan som regel är båda makarna familjeförsörjare. Att skaffa sig ett arbete i Borlänge skulle inte bli lätt för den av makarna som inte skulle komma att arbeta i banverket. Flyttning innebär också problem för barnen, som måste vänja sig vid en ny miljö och nya kamrater. Detta är inte heller tilltalande för den personal inom det nuvarande SJ för vilken flyttning till Borlänge skulle bli aktuell. Jag vill erinra om att den förra omgången av utlokalisering av statliga myndigheter m.m. från Stockholm också resulterade i en rad personliga tragedier såsom i form av skilsmässor och till och med självmord.

I motion T24 (m) har föreslagits att banverkets huvudkontor skall vara förlagt till Stockholmsområdet och att en förläggning till Södertörn, exempelvis till Huddinge kommun, bör övervägas. Om detta förslag vill jag framhålla, att tanken på en förläggning till Södertörn har mottagits positivt av den personal som skulle omfattas av en flyttning till Borlänge. Tiderna för pendlingsresor mellan bostad och arbetsplats i Stockholmsområdet är inte långa. Om man inte vill skaffa sig bostad nära arbetsplatsen kan pendlingsresor accepteras. En förläggning till Södertörn skulle som framhålls i motionen vidare bidra till att utjämna den strukturella obalansen i Stockholms län. Om, som jag hoppas, kammarens majoritet ansluter sig till reservation 1 och sålunda bestämmer att banverkets huvudkontor inte skall flyttas till Borlänge kan – sedan övergångs- och "intrimningsproblemen" för banverket har övervunnits – tanken på en slutlig förläggning till Södertörn väckas på nytt med hänsyn till de fördelar en sådan förläggning skulle ha.

2. Förläggning av det blivande banverkets huvudkontor till Borlänge (mom. 2)

Jan Jennehag (vpk) anför:

Inom vpk motsatte vi oss från början att SJ skulle splittras upp i ett nytt SJ för affärsrörelsen och i ett banverk för infrastrukturen.

När det nu blir en uppdelning av SJ vill vi inte motsätta oss att det blivande banverkets huvudkontor flyttas till Borlänge, dock under de förutsättningar som utskottets majoritet har angett.

3. Norrköpings marknadsregion inom SJ (mom. 3)

Anna Wohlin-Andersson (c) anför:

Grundtanken bakom den affärsorganisation som man vill ge det nya SJ är att ansvaret skall vara decentraliserat. Därigenom skall SJ komma nära marknaden. Mot denna bakgrund har jag svårt att förstå att man inte låter

Norrköpingsregionen finnas kvar. Det livaktiga näringsliv som finns i Östergötland, det center för näringsliv och för utbildning och utveckling som Norrköping och Linköping tillsammans utgör samt det faktum att Norrköping alltmer har blivit ett transportcentrum borde enligt min mening ha utgjort tillräckliga skäl för att Norrköping även i fortsättningen skulle vara en bas för SJ:s kommersiella insatser.

Då SJ enligt lämnat bemyndigande äger självt besluta om sin organisation har jag ansett mig vara förhindrad att stödja yrkandet i motion T22 (c) om bibehållande av Norrköpings marknadsregion.

4. Lokaliseringar till Ånge (mom. 5)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

Vi knyter starka förhoppningar till att det såväl inom det nya SJ som inom banverket skall bli möjligt att öka sysselsättningen i Ånge. Ånge har varit och är för sin utveckling starkt beroende av SJ. Utan ett livskraftigt Ånge kommer denna del av Norrlands inland att förtvina.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) 2
Motionerna 2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 2
Utskottet 3
1. Regional balans som ett delmål i det övergripande målet för trafikpolitiken, m.m. 3
2. Åtgärder inom trafikpolitiken för att uppnå ökad regional balans 3
3. Förläggning av huvudkontoret för det blivande banverket 5
Bakgrund 5
Förläggning av banverkets huvudkontor till Borlänge 6
4. Regionindelningen inom banverket och det ny SJ, m.m. 8
Regionindelningen 8
Lokaliseringar till Ånge 10
5. Hemställan 10
Reservationer 11
Särskilda yttranden 13

gotab Stockholm 1988 15213