

Nr 147

Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad regional organisation av SJ; given Stockholms slott den 22 oktober 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till ändringar i nuvarande regionala organisation av SJ. Förslaget innebär i viss mån ett fullföljande av 1963 års omorganisation.

Nuvarande elva driftdistrikt och elva bandistrikt föreslås ersättas av åtta trafikdistrikt och lika många bandistrikt. De geografiska gränserna för trafik- och bandistriktet förutsättes sammanfalla. Till skillnad mot tidigare föreslås gränserna för de nya distrikten vara i huvudsak länsanpassade. Minskningen av antalet distrikt innebär att de nuvarande distriktsexpeditionerna i Växjö, Borås och Umeå dras in.

De f. n. till driftdistriktet hörande driftverkstäderna och de till maskinavdelningen hörande huvudverkstäderna föreslås sammanförda i sex verkstadsregioner under maskinavdelningen. I fråga om förrädsverksamheten föreslås viss organisatorisk omläggning.

Den nya organisationen avses börja genomföras fr. o. m. den 1 juli 1972.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 22 oktober 1971

Närvarande: Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, BENGTS-SON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändrad regional organisation av SJ* och anför.

I. Inledning

I skrivelse den 21 september 1970 har SJ på grundval av en utredning, som verkställt av en särskild organisationsgrupp inom verket, framlagt förslag till ändringar av SJ:s regionala organisation. I gruppen har ingått experter inom SJ och representanter för de personalorganisationer som ingår i SJ:s centrala företagsnämnd. Förslaget syftar till att skapa en organisation, som bättre än den nuvarande svarar mot dagens verksamhet och den tekniska utvecklingens krav. Det kännetecknas av en strävan att skapa förutsättningar för en längre gående delegering av befogenheter samt att utforma organisationen på ett sätt som medger en effektivare och mindre kostnadskrävande administration. I fråga om den regionala förvaltningen förordas bl. a. en minskning av antalet drift- och bandistrikt från elva till åtta. Med hänsyn till marknadsföringens och trafikens samband med samhällsplaneringen föreslås vidare att distrikten i princip anpassas till länsgränserna.

Utöver de framställningar m. m. som gjorts till SJ i anslutning till organisationsgruppens arbete har ytterligare ett antal myndigheter och organisationer beretts tillfälle att yttra sig över SJ:s organisationsförslag. Följande instanser har till Kungl. Maj:t inkommit med yttranden nämligen överbefälhavaren (ÖB), postverket, transportnämnden, statskontoret, riksrevisionsverket, kommerskollegium, arbetsmarknadsstyrelsen (AMS), civilbefälhavarna i samtliga civilområden, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Malmöhus, Hallands, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län,

Näringslivets trafikdelegation, Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO) – som hänvisat till yttrande av Statstjänstemannaförbundet, avd. ST järnväg – Landsorganisationen i Sverige (LO) – som åberopat yttrande av Statsanställdas förbund – och Statstjänstemännens riksförbund (SR) – som hänvisat till yttranden av Statens järnvägars befälsförbund och Statsbanornas ingenjörsförening.

Kommerskollegium och vissa länsstyrelser har bifogat yttranden från handelskamrar resp. vissa berörda kommuner och företag.

Dessutom har yttranden inkommit från de tre hallandskommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad (gemensamt), Ånge kommun samt personalen vid Växjö bandistriktsexpedition.

På grundval av skrivelsen och i anslutning därtill framtaget kompletterande utredningsmaterial lämnas i det följande en närmare redogörelse för innebörden av SJ:s förslag.

II. Nuvarande organisation m. m.

Statens järnvägar är ett affärsdrivande verk. Enligt instruktionen (1965: 843) för statens järnvägar (ändrad senast 1971: 326) skall SJ driva järnvägs-, färje- och biltrafik samt därmed sammanhängande rörelse.

Den högsta ledningen inom verket utövas av en kollegial styrelse bestående av generaldirektören och fem andra ledamöter som Kungl. Maj:t utser särskilt. De under chefen för SJ ställda huvudenheterna (avdelningarna) består av centrala förvaltningsorgan samt inom vissa avdelningar regionala och lokala förvaltningsorgan.

Den *centrala organisationen* omfattar åtta avdelningar, vardera under ledning av en avdelningschef. I fråga om arbetsuppgifterna för de olika organen inom den centrala förvaltningen gäller i huvudsak följande.

Driftavdelningen svarar för produktionen av transporttjänsterna – driften – inom järnvägs-, buss- och färjetrafiken samt för den regionala och lokala transportförsäljningen utom resebyråverksamheten. Vidare svarar avdelningen i viss utsträckning för tekniskt underhåll av rullande materiel. Under chefen för driftavdelningen lyder elva regionala enheter – driftdistrikt.

Kommersiella avdelningen svarar för den allmänna marknadsbedömningen och taxefrågorna samt för den centrala transportförsäljningsfunktionen och för resebyråverksamheten.

Banavdelningen svarar för underhåll, konstruktion och byggande av företagets fasta anläggningar, såväl de ban- och byggnadstekniska som de elektrotekniska, samt för företagets fastighetsregister och elkraftförsörjningen. Under chefen för banavdelningen lyder elva regionala enheter – bandistrikt.

Maskinavdelningen svarar – med undantag för visst driftunderhåll – för underhåll, konstruktion och byggande/upphandling av spårbunden rullande materiel. Under chefen för maskinavdelningen lyder sju regio-

nala enheter – huvudverkstäder.

Ekonomiavdelningen svarar för den centrala ekonomifunktionen inkl. redovisning m. m., för företagets centrala ADB-frågor samt för inköps- och förrådsverksamheten. Under chefen för ekonomiavdelningen lyder fyra regionala enheter — huvudförråd.

Administrativa avdelningen svarar för den centrala personaladministrativa och allmänadministrativa funktionen inkl. försvarsfrågor.

Internrevisionen och PR-funktionen, vilka reellt lyder direkt under chefen för SJ, är administrativt placerade inom administrativa avdelningen.

Juridiska avdelningen svarar för juridiska och vissa internationella frågor samt för företagets förvaltningssekretariat.

Utvecklingsavdelningen svarar för bevakning och uppföljning av utvecklingen inom företrädesvis tekniska områden samt för administration av sådana övergripande eller speciella projekt, som enligt företagsledningens beslut uppdras åt avdelningen.

Direktionen består av chefen för SJ och de åtta avdelningscheferna. Den har till uppgift att vara informerande och samrådande kring frågor av väsentlig betydelse för verksamheten. — Antalet anställda i centralförvaltningen, utom resebyråerna, är ca 2 100.

Den *regionala verksamheten* är uppdelad på elva driftdistrikt, elva bandistrikt, sju huvudverkstäder och fyra huvudförråd. Drift- och bandistriktens geografiska omfattning sammanfaller. Huvudorter för distriktet är Malmö, Växjö, Borås, Göteborg, Norrköping, Stockholm, Örebro, Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå. Huvudverkstäderna är belägna i Malmö, Göteborg, Åmål, Örebro, Tillberga, Östersund och Notviken. Huvudförråden finns i Malmö, Göteborg, Örebro och Gävle.

Driftdistriktets förvaltningsorgan utgörs av driftdistriktsexpeditionen. Expeditionens huvuduppgift är att som stabsorgan biträda driftdistriktetschefen med att inom distriktet planera, samordna och leda samt utveckla och kontrollera verksamheten, som i första hand avser produktion och försäljning av transporttjänster. Driftdistriktsexpeditionen är indelade i fyra sektioner — allmän sektion, trafiksektion, maskinsektion och försäljningssektion. Den allmänna sektionen är distriktskonsult i gemensamma funktioner, dvs. organisations-, personal- och ekonomi-frågor. Sektionen svarar också för övergripande planering, arbetsstudier och kontorsservice. Trafiksektionen är konsult för trafikfunktionen, dvs. har hand om trafikplanering, transportledning och tågledning samt svarar för frågor som rör det stationära arbetets organisation. Maskinsektionen är konsult för maskintjänsten, dvs. handlägger ärenden som rör lok- och vagntjänsten inkl. driftunderhållet samt svarar för bedömningen av re-sursbehoven vid lokstationerna och planeringen av lokpersonalens tur-listor. Försäljningssektionen är konsult för transportförsäljningsfunktion-en, dvs. har hand om den regionala marknadsbevakningen och försälj-ningen av godstransporter och resor. — Antalet anställda inom driftdi-strikten uppgår till ca 29 500.

Bandistriktets förvaltningsorgan utgörs av bandistriktsexpeditionen. Expeditionens huvuduppgift är att som stabsorgan biträda bandistriktsschefen att inom distriktet planera, samordna och leda samt utveckla och kontrollera verksamheten, som i första hand avser byggande och underhåll av fasta anläggningar. Bandistriktsexpeditionerna är indelade i fyra sektioner — allmän sektion, bansektion, elsektion och signalsektion. Den allmänna sektionen är distriktskonsult i gemensamma funktioner, dvs. organisations-, personal- och ekonomifrågor. Sektionen svarar också för gemensamma planeringsfrågor, allmänna tekniska frågor och kontorsservice. Bansektionen är konsult i bantekniska frågor, dvs. i frågor som rör underhåll och byggande av spår- och bangårdsanläggningar, hus och bangårdsmaskinerier liksom i frågor som rör arbetsmetoder och arbetsorganisation inom bantjänsten. Elsektionen är konsult i frågor som rör fasta elektriska anläggningar, dvs. byggande och underhåll av driftcentraler, omformarstationer m. m., kontaktledningsnätet samt olika elinstallationer i hus m. m. Sektionen svarar också för kraftförsörjningsfrågor samt frågor som rör arbetsmetoder eller arbetsorganisation inom eltjänsten. Signalsektionen är konsult i frågor som rör signal- och teleanläggningar, dvs. byggande och underhåll av signaltekniska och teletekniska anläggningar. — Antalet anställda inom bandistriktet uppgår till ca 9 000.

Maskinavdelningens regionala förvaltningsorgan utgörs av *huvudverkstäderna*, vilka har som huvudsaklig uppgift att svara för det tunga verkstadsunderhållet och eventuella ombyggnader av spårbunden rullande materiel. Till resp. huvudverkstad hör ett antal filialverkstäder som alltså ingår i de regionala organen. — Maskinavdelningen har regionalt ca 3 300 anställda.

Ekonomiavdelningens regionala enheter är *huvudförråden*. Huvudförråd är egentligen en administrativ benämning för en förrådsregion. Det fysiska förrådet på regionens huvudort benämns centralförråd. Till resp. huvudförråd hör vissa filialförråd, som alltså ingår i de regionala organen. I huvudsak svarar huvudförråden för driften av de fysiska förråden samt för regionala/lokala inköp och avrop på avtal för direktleverans till förbrukare inom regionen. — Ekonomiavdelningen har regionalt ca 300 anställda.

Till *drift- och bandistriktet* hör också särskilda *lokala förvaltningsorgan*. Inom driftdistriktet finns tre olika slags lokala enheter — stationer med tillhörande trafikområde och därinom belägna järnvägsanstalter, lokstationer/vagnstationer samt busslinjegrupper. Inom ett av distriktet finns dessutom en lokal enhet för färjedriften. Den lokala organisationen inom bandistriktet består av fyra olika enheter — banunderhållsområden, elunderhållsområden, signalunderhållsområden och teleunderhållsområden.

I fråga om de lokala förvaltningsorganens uppgifter gäller i huvudsak

följande.

Varje chef för lokalt förvaltningsorgan är ansvarig för all verksamhet och alla resurser inom sitt område. Verksamheten inom en station består bl. a. av lokal marknadsbevakning, försäljning av godstransporter och resor, godshantering i magasin o. dyl., godsforsling, tillhandahållande av godsvagnar för vagnslasttrafik, tågbildning, växling och tågexpediering.

Verksamheten inom en lokstation/vagnstation består bl. a. av tillsyn och driftunderhåll av dragfordon samt gods- och personvagnar ävensom tillhandahållande av dragfordon och lokpersonal.

Till en busslinjegrupps uppgifter hör bl. a. försäljning av busstransporttjänster, busstransporter, transport och hantering av styckegods samt tillsyn, vård och underhåll av bussar.

Banunderhållsområdet svarar för bl. a. teknisk inspektion, underhåll och byggande av SJ:s spåranläggningar, broar och bangårdsanordningar samt husbyggnader. Vidare har området hand om snöröjning i spår m. m., all tillsyn och vård av banan samt vissa byggnader.

Till elunderhållsområdets verksamhet hör bl. a. teknisk inspektion, underhåll och byggande av högspänningsledningar för tågdriften samt av kraft- och belysningsanläggningar i SJ:s byggnader. Vidare svarar området för driften av kraftförsörjningsanläggningarna, dvs. driftcentraler och kopplingscentraler.

Verksamheten inom signalunderhållsområdet består bl. a. av teknisk inspektion, underhåll och byggande av SJ:s signalsäkerhetsanläggningar, vägskyddsanläggningar, fjärrblockeringsanläggningar m. m.

Teleunderhållsområdet svarar för bl. a. teknisk inspektion, underhåll och byggande av televäxlar, etapptelenät, fjärrtelenät, bärfrekvensanläggningar, radioanläggningar, fjärrskrifts- och bokningsterminaler m. m.

Sammanlagt består den lokala organisationen av 98 stationer, 36 lokstationer/vagnstationer, 22 busslinjegrupper, 103 banunderhållsområden, 38 elunderhållsområden, 36 signalunderhållsområden och 29 teleunderhållsområden.

En tablå över SJ:s nuvarande organisation torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 1*. Den nuvarande gränsdragningen mellan distrikten framgår av den karta, vilken torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 2*.

III. SJ:s organisationsförslag

1. Allmänt om behovet av och principerna för en ändrad organisation

Tekniska och ekonomiska krav på järnvägsdriften

SJ framhåller att dagens höga krav på transportservice och effektivitet i transportarbetet måste mötas med en fortlöpande rationalisering av verksamheten. En sådan har också skett, framför allt på lokal nivå. Ett

av de mest utmärkande dragen i de senaste årens rationaliseringsarbete har varit minskningen av personalantalet — trots en samtidig ökning av SJ:s godstrafikarbete. Sålunda har antalet anställda sedan den nuvarande organisationen genomfördes år 1963 kunnat minskas med ca 10 000 eller med totalt ca 18 %. Ökningen av godstrafikarbetet sedan detta år uppgår till ca 40 %.

SJ har relativt stora möjligheter till ytterligare rationaliseringar. Ca 75 % av driftkostnaderna inkl. avskrivningar är personalkostnader. Detta innebär att SJ fortfarande har en mycket personalintensiv verksamhet, vilket måste uppmärksammas inte minst med hänsyn till att kunderna i sin mera långsiktiga planering av naturliga skäl beaktar personalkostnadsutvecklingen vid sin bedömning av olika transportmedel och transportföretag.

Järnvägsdriften förutsätter rent transporttekniskt en omfattande och väl integrerad transportorganisation, och som transportföretag behöver SJ vidare en effektiv organisation för marknadsföring. Detta betyder, att organisationen i olika avseenden måste anpassas till den allmänna utvecklingen så att den blir en positiv faktor i strävandena att hävda SJ:s ställning som transportföretag.

Funktionella samband m. m.

Frågan om de funktionella sambanden och ansvarsfördelningen inom verket berör i hög grad den principiella grunden för hela SJ-organisationen. I korthet gäller härvidlag följande.

Ändamålet med SJ:s verksamhet är i första hand produktion och försäljning av transporttjänster. Omkring dessa huvudfunktioner bör SJ organiseras. Vid sidan härav framträder, i en anläggningskrävande verksamhet av SJ:s natur och med dess geografiska spridning, funktionerna underhåll och byggnad/konstruktion av fasta anläggningar resp. rullande materiel. Dessa funktioner ger service och förutsättningar för produktionen och försäljningen. Övriga funktioner, t. ex. ekonomi och administration, är övergripande och därmed sammanhängande arbetsuppgifter återspeglas inom alla linjefunktionerna.

Sambandet mellan funktionerna produktion och försäljning är uppenbart för SJ:s del. Detta samband bör organisatoriskt inte brytas. Ur teknisk och ekonomisk synpunkt är också sambandet mellan underhåll och byggnad/konstruktion uppenbart. SJ konstaterar att styrkan i och betydelsen av sambanden mellan produktion och försäljning är starkare än mellan produktion och underhåll. Sambandet mellan underhåll och byggnad är också klart starkare än mellan underhåll och produktion.

I den nuvarande organisationen har följande huvudsakliga gränsdragning mellan de olika linjeavdelningarna gjorts.

Driftavdelningen svarar för all produktion av transporttjänster samt för all försäljning utom den som sker centralt och genom resebyråer.

Avdelningen disponerar alla nödvändiga resurser för denna produktion, dvs. personal, fasta anläggningar och rullande materiel m. m. Banavdelningen svarar för konstruktion/byggande och underhåll av alla fasta anläggningar — spår, hus, el-, signal- och teleanläggningar — samt disponerar för denna verksamhet nödvändiga resurser. Detsamma gäller maskinavdelningen, som svarar för konstruktion, ändring och underhåll av spårbunden rullande materiel. Endast ansvaret för det tyngre underhållet ligger emellertid inom maskinavdelningen, medan det löpande underhållet ombesörjs inom driftavdelningen.

Den väsentliga förändring av SJ:s organisation som skedde år 1963 hänförde sig framför allt till den uppdelning av distrikten som då gjordes. För att få en koncentrerad insats på produktions- och försäljningsområdet och för att undvika en ur kompetenssynpunkt alltför splittrad distriktsledning delades de äldre distrikten upp på två regionala organ — bandistrikt och driftdistrikt. Samtidigt fick man klara och väl avgränsade ansvarsområden för resp. chef inför egen central avdelningschef. Det kan utan vidare konstateras, att denna delning frigjorde resurser och åstadkom en intensifierad utvecklings- och rationaliseringsverksamhet.

Från de grundläggande principerna gjordes några väsentliga undantag. Ansvaret för försäljningsfunktionen på central nivå delades upp mellan driftavdelningen och den kommersiella avdelningen. Den senare kom att svara för all central försäljning samt blev konsult till den centrala driftavdelningen i fråga om försäljningsverksamheten inom distrikten. Den centrala verksamhetens omfattning motiverade detta liksom kravet på att låta produktions- och försäljningsaspekter bryta sig mot varandra på högsta nivå. Vidare delades ansvaret för underhåll av spårbunden rullande materiel som nämnts mellan driftavdelningen och maskinavdelningen på så sätt att det lättare driftunderhållet behölls inom driftavdelningen, medan det mera industriella och tyngre underhållet inordnades i maskinavdelningen. Motivet för detta var i första hand svårigheten att på lokal nivå på lämpligt sätt ombilda en fungerande organisation. Denna uppdelning av underhållsansvaret avsåg man vid 1963 års omorganisation att senare ta upp till omprövning, när organisationen i övrigt hunnit stabiliseras.

I fråga om principerna för befogenhetsfördelningen gäller i huvudsak följande.

Beslut skall fattas på lägsta möjliga nivå. Största möjliga delegering skall sålunda eftersträvas i syfte att avlasta ledningen löpande beslut till gagn för planering och samordning av olika utvecklingsaktiviteter. De övergripande riktlinjerna och planerna skall utformas centralt. Av löpande beslut skall endast de som har principiell eller ekonomiskt större betydelse fattas på denna nivå.

Olägenheter med nuvarande regionala och lokala organisation

Redan vid omorganisationen år 1963 förutsågs vissa olägenheter med nuvarande organisation. På grund av den då mycket stora förändringen bedömdes det dock inte möjligt att göra alla i och för sig motiverade förändringar på en gång. I en särskild slutrapport från den då fungerande organisationsgruppen redovisades vissa på sikt behövliga förändringar och naturliga utvecklingssteg, bl. a. i vad avsåg anpassning av distriktsgränserna och i fråga om antalet distrikt. Vidare angavs maskintjänstens organisation vara ett provisorium. Kungl. Maj:t uppdrog också åt SJ att utreda frågan om maskintjänstens definitiva placering i den regionala organisationen.

Sedan omorganisationen år 1963 har antalet lokala enheter kunnat minskas. Exempelvis har inom driftorganisationen antalet lokala enheter – stationer, lok- och vagnstationer samt busslinjegrupper – från år 1964 till år 1970 minskat från ca 185 till ca 155, dvs. med ett trettiotal. En ytterligare minskning kan påräknas på några års sikt. Utvecklingen får ses mot bakgrund av bl. a. den fortgående förändringen av trafikstrukturen mot allt större koncentration genom knutpunkts- trafik, regionforsling, minskning av antalet regionala tåg etc. Vidare får beaktas det successiva införandet av fjärrblockering på allt fler linjer, tillämpningen av mera avancerade tekniska lösningar särskilt inom de eltekniska facken, automatisering av redovisningsarbetet och bokföring, kraven på en ökad specialisering och effektivare administration med därav följande krav på större enheter osv.

Utvecklingen under senare år har för distriktscheferna medfört att antalet direkt underställda chefer minskat. Med större verksamhetsområden och större trafikunderlag på lokal nivå har förutsättningar skapats för kvalitativ förstärkning och därigenom ökade möjligheter till delegering av befogenheter. Den fortgående strukturrationaliseringen och minskningen av antalet lokala enheter – särskilt under driftdistrikten – har gjort en översyn av distriktsorganisationen alltmer angelägen. Bl. a. gäller att distrikten i vissa fall måste geografiskt utvidgas för att distriktsexpeditionernas administrativa resurser och specialfunktioner skall kunna utnyttjas på ett effektivt sätt.

Olägenheterna med den nuvarande maskintjänstens organisation är i och för sig inte enbart ett regionalt problem. Den på maskinavdelningen resp. driftavdelningen uppdelade underhållstjänsten har skapat oklarheter i ansvarshänseende på alla nivåer. Särskilt på regional nivå har det delade underhållsansvaret medfört en onödigt stor personalorganisation.

Den nuvarande uppdelningen av verkstadsfunktionerna på två avdelningar innebär sålunda bl. a., att verket på sju orter i landet har olika verkstadsorganisationer för rullande materiel med likartade arbetsuppgifter. Uppdelningen på två avdelningar innebär också, att ut-

nyttjandet i maskinavdelningens konstruktionsverksamhet av erfarenheter från driftunderhållet försvåras. Genom uppdelningen begränsas vidare möjligheten att samordna och rationellt utnyttja de samlade verkstadsresurserna.

För driftdistriktschefen, liksom för vissa administrativa enheter inom driftdistrikten, har underhållsansvaret dessutom inneburit en belastning och delvis försvårat en koncentration på de viktiga trafikplanerings- och marknadsföringsuppgifterna.

Distriktsgränserna har vidare i flera hänseenden varit otillfredsställande. Gränserna har dragits med hänsyn till näringsgeografiska förhållanden men också med beaktande av vissa interna organisatoriska förutsättningar av transport- och trafikteknisk art. Det önskvärda sambandet mellan distriktsgränser och länsgränser har därmed inte kunnat hållas. Detta har medfört nackdelar i planeringshänseende. SJ:s trafikplanering har sålunda inte i tillräcklig utsträckning kunnat samordnas med den planering som sker på länsplanet. Detta har varit ett problem främst ur central och regional synpunkt.

Den stora skillnaden i storlek mellan olika distrikt har vidare försvårat en delegering och decentralisering från central till regional nivå, då de mindre distrikten inte varit administrativt rustade härför. En ökad delegering från regional till lokal nivå har också tidigare försvårats på grund av de lokala enheternas olika storlek. Vissa lokala enheter, t. ex. stationer, har sålunda varit för små för att hålla en tillräckligt utbyggd administration.

Uppdelningen på lokstationer och vanliga stationer inom den lokala organisationen har också i sidled försvårat ett effektivt samutnyttjande av personal och olika administrativa resurser. På regional och central nivå har detta medfört en långtgående detaljstyrning för att få till stånd den önskvärda samordningen på lokal nivå. Med en mera enhetlig lokal organisation kan dessa problem mera naturligt lösas på denna nivå utan onödiga utrednings- och beslutsomgångar högre upp i organisationen.

Huvudprinciper för utformningen av en ändrad organisation

SJ understryker angelägenheten av att organisationen anpassas såväl till nuvarande verksamhet som till den väntade utvecklingen. Det är således inte endast fråga om att ta hänsyn till utvecklingen sedan föregående omorganisation utan kanske främst att försöka bedöma vilken organisation SJ bör ha för att fungera effektivt fem till tio år framåt i tiden. I organisationsförslaget har SJ sålunda beaktat de med hänsyn till förändringarna på transportmarknaden och den tekniska utvecklingen ändrade betingelserna för rationell organisation av trafik, underhåll och anläggningsverksamhet.

Av särskild vikt anses vidare vara att organisationen ges en utformning som främjar en fortsatt rationalisering inom verket. En annan grundtanke är att åstadkomma en optimal fördelning av arbetsuppgifter på olika nivåer i organisationen. Härmed åsyftas en ordning som innebär att inga uppgifter handläggs på högre nivå än vad som med hänsyn till ärendets art är motiverat. För att få en effektivare och mindre kostnadskrävande administration är det för SJ:s del nödvändigt med en längre gående delegering av ansvar och befogenheter. Delegeringen tillsammans med en ytterligare mekanisering av olika arbetsmoment förutsätter en organisation med större enheter såväl regionalt som lokalt. Större enheter skapar i sig större möjligheter till specialisering och därmed till ökad kompetens hos dem som sysslar med olika frågor. En minskning av antalet lokala enheter gör det möjligt att i vissa avseenden ha specialister även på lokal nivå.

I sitt organisationsförslag har SJ också eftersträvat en ytterligare samordning av funktionellt likartade verksamheter. För ett företag som har en så stor och omfattande verksamhet som SJ är det sålunda väsentligt att tillse att ansvaret på olika nivåer inte splittras på alltför många olika funktioner.

2. Den regionala och lokala organisationen

Trafik- och bandistrikten

Planering och ledning av tågrörelser samt handhavandet av terminalfunktioner, busstrafik, försäljning och marknadsbevakning kommer som hittills att vara huvuduppgifter i den *regionala driftorganisationen*. Med hänsyn till att betydande driftfunktioner även finns inom andra avdelningar och för att starkare markera huvuduppgifterna marknadsföring och trafik bör driftdistrikten enligt SJ:s förslag benämnas *trafikdistrikt*.

Vid omorganisationen år 1963 preciserades målen för hur de nya distrikten skulle utformas. Det konstaterades att de faktorer som påverkade driftdistriktens omfattning och utsträckning skulle vara avgörande samt att distrikten inte skulle vara större än att chefen skulle kunna överblicka distriktet och inte vara längre från verksamheten än att marknaden aktivt skulle kunna bevakas.

Som nämnts i det föregående har SJ nu funnit det nödvändigt och lämpligt att minska antalet distrikt. Verket föreslår att antalet minskas med tre till sammanlagt åtta. Som grund för bedömningen ligger en rad olika faktorer, såsom den näringsgeografiska strukturen, järnvägsnätets utbredning, faktiska gränsdragningsmöjligheter etc. Med i bilden finns givetvis också en företagsekonomisk bedömning, där hänsyn tagits till det totala bemanningsbehovet i olika alternativ.

Vid omorganisationen år 1963 kom distriktens nuvarande gränser att i huvudsak utgå från de dåvarande näringsgeografiska sambanden och de interna transportorganisatoriska villkoren.

De näringsgeografiska förhållandena tillmäts alltså stor betydelse. Samtidigt har hänsyn också måst tagas till i vissa hänseenden ändrade förutsättningar. Betydelsen av en övergripande regional samhällsplanering har sålunda ökat. Samhällets regionala planeringsorgan har förstärkts. Med transportapparatsens betydelse för samhällsekonomin har behovet av en samverkan mellan SJ och regionala planeringsorgan successivt blivit allt större. Med hänsyn bl. a. härtill har länsgränserna en väsentligt större vikt nu än vad de hade i början på 1960-talet och detta förhållande torde bli än mer markerat under de kommande åren.

Utvecklingen pekar också på en sammankoppling i ökad utsträckning mellan näringslivets planering och samhällsplaneringen i övrigt. Samhällets regionala planeringsfunktioner har även från näringslivets synpunkt fått växande betydelse. Mot bakgrund härav har SJ ansett det vara motiverat att på ett helt annat sätt än tidigare beakta länsgränserna vid en distriktsindelning.

Bantjänstens regionala verksamhet kommer även i den nya organisationen att inriktas på den ban- och eltekniska verksamheten, vilket förutsätter nära samverkan med trafikdistrikt och olika externa organ.

Bandistriktens kontakter med olika samhällsorgan – planfrågor, fastighets- och markärenden m. m. – talar för att även dessa i princip bör anpassas till länsgränserna. Med hänsyn till behovet av samverkan mellan ban- och trafikdistrikten har SJ vidare funnit att bandistriktet till antal och utformning bör överensstämja med trafikdistrikten.

Gränserna för de till såväl länsgränserna som näringsgeografiska förhållanden anpassade nya trafik- och bandistriktet har i SJ:s förslag fått följande ungefärliga utseende:

Distrikt med huvudort i Omfattar länen

Malmö (1)	Malmöhus, Kristianstads, Blekinge och Kronobergs
Göteborg (2)	Göteborgs och Bohus, Hallands, Älvsborgs och Skaraborgs
Norrköping (3)	Östergötlands, Södermanlands, Jönköpings och Kalmar
Stockholm (4)	Stockholms och Gotlands
Örebro (5)	Örebro, Västmanlands och Värmlands
Gävle (6)	Gävleborgs, Uppsala och Kopparbergs
Sundsvall (7)	Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens
Luleå (8)	Norrbottens

Som framgår innebär förslaget att nuvarande andra, tredje och tionde distrikten med Växjö, Borås och Umeå som huvudorter upphör. I den nya organisationen avses de uppdelade på i huvudsak första, andra, tredje, sjunde och åttonde distrikten med Malmö, Göteborg, Norrköping, Sundsvall och Luleå som huvudorter. Vidare ges i den nya organisationen stockholmsdistrikten avsevärt mindre omfattning. De överblivna delarna — i huvudsak Uppsala län samt delar av Södermanlands och Västmanlands län — ingår i de nya tredje, femte och sjätte distrikten med Norrköping, Örebro och Gävle som huvudorter. De nya gränsdragningarna är resultatet dels av den anpassning till länsgränserna som enligt det föregående eftersträfvats, dels överväganden angående den optimala storleken av distrikten med hänsyn till trafikvolym och andra dimensionerande faktorer. Beträffande de gränsdragningar som berör de nuvarande växjö-, borås- och umeådistrikten gäller följande.

Smålandslänens geografiska avgränsning gör det enligt SJ mindre lämpligt att föra samman dem till en region. Inte heller från näringsgeografiska synpunkter bedöms en sådan åtgärd lämplig. Från administrativ synpunkt skulle ett bärkraftigt distrikt i och för sig kunna skapas av Kronobergs, Blekinge, Jönköpings och delar av Kalmar län. En sådan konstruktion innebär dock att norrköpingsdistrikten skulle minska på ett sätt som kunde motivera en indragning. Även malmö-distriktet får i så fall en otillfredsställande omfattning. Problemet med de nuvarande växjödistrikten anses närmast vara att området öster om Vättern, söder om Stockholm och norr om malmöregionen är för litet för två regioner och för stort och oenhetligt för att bilda endast en region. Efter ingående överväganden där även praktiska och ekonomiska synpunkter inverkat på ställningstagandet, har valet fallit på Norrköping och Malmö som huvudorter.

Vad gäller de nya göteborgs- och örebrodistrikten har den näringsgeografiska strukturen varit utgångspunkten för gränsdragningen. Enligt SJ är de näringsgeografiska förhållandena inom Värmlands, Örebro och Västmanlands län mycket ensartade, vilket förklarar avgränsningen av örebrodistrikten. Boråsdistrikten kan inte rimligen behållas med dess begränsade omfattning. En förstoring av dessa distrikt, vilken skulle innebära att dit hänfördes ytterligare delar av Småland, kan inte heller anses lämplig. En sådan gränsdragning skulle te sig onaturlig med hänsyn bl. a. till boråsregionens anknytning till Göteborg.

I fråga om gränsdragningen mellan luleå- och sundsvallsdistrikten har SJ också haft att utgå från att de nuvarande umeådistrikten är för små, vilket klart försvårar en effektiv administration. Rent näringsgeografiskt finner SJ övervägande skäl tala för en sammanföring av Västerbottens och Västernorrlands län.

Distrikten med Stockholm som huvudort har getts karaktären av terminaldistrikt närmast med hänsyn till insatserna för den regionala

pendeltågstrafiken, terminalfrågornas särskilda betydelse och det kommersiella underlaget i Storstockholm. Mälar- och hjälmarregionen, som ingår i den nuvarande regionen, har i och för sig starka samband med stockholmsdistrikten, men å andra sidan är enligt SJ den näringsgeografiska strukturen i Västmanlands län i hög grad likartad med örebro-distriktens i övrigt. SJ har därför hänfört huvuddelen av mälarregionen till de nya örebrodistrikten. Med hänsyn till önskvärdheten att begränsa stockholmsdistrikten är det ur SJ:s synvinkel också mindre lämpligt att bibehålla de nuvarande delarna av Södermanlands län inom dessa distrikt. Närheten till Norrköping har för Södermanlands del ansetts utgöra påtagliga fördelar från marknadsbevakningssynpunkt.

Maskintjänsten

Den modernisering av rullande materiel som pågår medför att underhållsbehov och underhållsmetoder successivt förändras, vilket kräver fortlöpande justeringar i arbetsfördelningen mellan huvudverkstäderna med deras industriellt betonade verksamhet och driftverkstäderna med deras huvudsakliga karaktär av servicefunktion. Det minskade behovet av tungt underhåll – längre revisionstider, utveckling mot komponentbyten i stället för reparation etc. – kommer sålunda att möjliggöra en starkare koncentration av detta. Samtidigt ökar förutsättningarna att till driftverkstäder föra över arbete som i dag utförs på huvudverkstäder. Den befintliga verkstadskapacitet som ändå behövs vid driftverkstäderna för översyn och smärre reparationer kan härigenom bättre utnyttjas.

Den angivna utvecklingen i förening med de olägenheter av den nuvarande verkstadsorganisationen som beskrivits i det föregående gör det enligt SJ angeläget att nu vidta åtgärder för att ekonomisera och effektivisera verksamheten. Detta kan ske genom att det tekniska underhållet inom driftavdelningen av spårbunden rullande materiel förs över till maskinavdelningen. På regional och lokal nivå innebär detta en samordning av huvud- och driftverkstäder.

Verkstadstjänsten är inte på samma sätt som drift- och banfunktionen linje- eller områdesbetingad utan koncentrerad till bestämda punkter, nämligen verkstäderna. SJ bedömer det likväl vara av värde att sammanföra verkstäderna i regioner, inom vilka chefen för huvudverkstad med sin stab har det tekniska ansvaret för underhållstjänsten. Antalet regioner föreslås bli sex med huvudorter i anslutning till huvudverkstäderna i Malmö, Göteborg, Örebro, Tillberga, Östersund och Notviken. Detta innebär att den nuvarande huvudverkstaden i Åmål organisatoriskt inpassas i göteborgsregionen. Omorganisationen i sig medför inga andra förändringar för verkstaden i Åmål. Antalet regioner har avpassats med hänsyn till beräknad omfattning av verksamheten och geografisk storlek.

Av flera skäl är en funktionell organisation inte möjlig att genomföra. Bl. a. svarar flertalet driftverkstäder för underhåll av såväl dragfordon som vagnar. Inom regionerna utformas verkstadsorganisationen därför med utgångspunkt från befintliga huvud- och driftverkstäder.

Den föreslagna organisationen får endast en central och en regional nivå, nämligen maskinavdelningen resp. de olika verkstäderna på fältet. Samband med den nya trafikavdelningen kommer att upprätthållas på motsvarande administrativa nivå dvs. med centrala trafikavdelningen resp. med trafikdistrikt.

Fördelarna med den nya verkstadsorganisationen anges vara att konstruktion och underhåll kan samordnas liksom även resurserna i fråga om arbetskraft, verkstäder, utrustning och materiel. Vidare kommer den enhetliga ledningen av verksamheten att förenkla administrationen och ge snabbare information och större säkerhet i beslutsprocessen. Slutligen förbättras förutsättningarna för en smidig långsiktig utveckling och anpassning till olika konjunkturlägen.

Samordningen av verkstadstjänsten innebär även att organisationen av de nuvarande lok- och vagnstationerna inom driftdistrikten ändras. Som tidigare nämnts har dessa på lokal nivå hand om tillsyn och vård samt driftunderhåll av såväl dragfordon som gods- och personvagnar. Dessutom svarar de för ledning och fördelning av dragfordon och lokpersonal.

I och med att verkstadstjänsten i sin helhet nu avses överförd till maskinavdelningen, kommer en integration att ske av de kvarvarande funktionerna inom lok- och vagnstationerna. Den del av vagnstjänsten som inte avser reparation samordnas sålunda – där så är lämpligt – med de olika stationernas bangårdstjänst (växling m. m.) och lokledningen integreras efterhand med den regionala transport/tågledningsfunktionen. Kvarvarande verksamhet, dvs. den s. k. åkande tjänsten, utgör normalt inte underlag för ett eget lokalt förvaltningsorgan. Med de undantag som av praktiska skäl bedöms motiverade för de största lokstationerna bör den åkande tjänsten därför också samordnas med verksamheten vid de olika stationerna.

Genom omläggningen av verkstadstjänsten inkl. verksamheten vid lok- och vagnstationerna kommer den nya trafikavdelningens funktioner att renodlas samtidigt som avdelningen kommer att disponera alla resurser – personal för stationär och åkande tjänst, spårbunden rullande materiel, färjor, bussar etc. – som behövs för det egentliga trafikarbetet vilket är dess huvudsakliga ansvarsområde.

Förråds- och lagerhållning

Inköps- och förrådsfrågor handläggs f. n. inom ekonomiavdelningen dels centralt inom materialsektionen, dels regionalt på fyra huvud-

förråd med filialförråd. Såväl chefen för materialsektionen som cheferna för vart och ett av huvudförråden lyder direkt under chefen för ekonomiavdelningen.

Arbets- och beslutanderättsfördelningen mellan materialsektionen och huvudförråden är huvudsakligen av linjekaraktär. Huvudförråden föreslås därför utgå som regionala förvaltningsorgan under chefen för ekonomiavdelningen och i stället organisatoriskt anknytas till materialsektionen. Motsvarande bör också gälla filialförrådet i Notviken. I samband härmed bör begreppet huvudförråd/huvudförrådschef utgå och ersättas med benämningen centralförråd/centralförrådschef enligt följande:

Centralförrådet Malmö

- » Göteborg (med förråd även i Åmål)
- » Örebro (med förråd även i Tillberga)
- » Gävle (med förråd även i Bollnäs och Östersund)
- » Notviken

Denna åtgärd medger en förenklad och snabbare beslutsprocess samtidigt som chefen för ekonomiavdelningen avlastas.

Enligt SJ:s förslag skall förråden liksom hittills svara för driften av de fysiska förråden, regionala och lokala inköp och avrop på avtal för direktleverans till förbrukare inom regionen och försäljning av kasserade effekter o. dyl. Avlöningsrapportering och personaladministrativa ärenden kommer att föras över till centralförvaltningens serviceenheter. Genom koncentrationen av administrativa arbetsuppgifter kan verksamheten inom förråden renodlas så att de ansvariga cheferna får möjlighet att helt ägna sig åt sin primäruppgift förrådsdrift och inköp.

En sammanfattande tablå över SJ:s förslag till ny huvudorganisation torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 3*.

SJ:s krigsorganisation

De framlagda förslagen rubbar inte SJ:s krigsorganisation. Detta innebär att järnvägarna i krig får fyra ledningsnivåer, varav två regionala. Centralt och lokalt erfordras inga ändringar.

I fråga om den högre regionala nivån gäller följande. Nuvarande indelning i sex järnvägsområden, som helt sammanfaller med motsvarande civil- och militärområden, bibehålls. Järnvägsområde leds i krig av en järnvägsbefälhavare med biträde av ett kansli. Samtliga funktioner inordnas i järnvägsområdena. Som järnvägsbefälhavare utses cheferna för trafikdistrikten i Malmö, Göteborg, Stockholm, Örebro, Sundsvall och Luleå. Vid krigsorganisering frånträder de sin befattning som distriktsschefer och blir enbart järnvägsbefälhavare.

Järnvägsbefälhavarens uppgift skall vara att samverka med övriga högre regionala totalförsvarsmyndigheter samt att utöva en övergripande och samordnande ledning av samtliga funktioner inom järnvägsområdet utom rent kamerala arbetsområden.

De föreslagna åtta trafik- och bandistrikten kan utan ändringar ingå i den lägre regionala krigsorganisationen. Trafikdistriktscheferna blir huvudansvariga för samverkan med övriga lägre regionala totalförsvarsmyndigheter och bör därför liksom nu är fallet tilldelas särskilda befogenheter.

3. Funktionella och ekonomiska effekter

SJ har gjort en beräkning av personalbehovet på distriktsexpeditionerna i den föreslagna organisationen. Inom trafik- och bandistrikten har personalbehovet sålunda bedömts till sammanlagt ca 880 man. I nuvarande distriktstjänst är personalantalet ca 1 085 man. För att jämförelsen skall bli riktig ur besparingssynpunkt har vissa tjänster exkluderats. Den beräknade personalbesparingen uppgår sålunda till ca 200 man. Kostnaderna för den regionala distriktsorganisationen beräknas till följd härav nedgå med ca 10 milj. kr. per år.

Samordningen av verkstadstjänsten – med de möjligheter till integration och strukturrationalisering som därigenom öppnas – beräknas successivt vid en försiktig bedömning leda till en årlig mindrekostnad av drygt 15 milj. kr.

I fråga om förråds- och lagerhållning ligger vinsten av föreslagen omorganisation framför allt i förväntat resultat från planerad koncentration av vissa rutiner. Detta beräknas medföra en årlig besparing på ca 1,5 milj. kr.

Genom att personalminskningen först uppnås i anslutning till en successiv naturlig avgång kommer effekterna i kostnadshänseende att i sin helhet uppnås först på viss sikt.

Sammanfattningsvis konstaterar SJ värdet av att man genom den ändrade organisationen ger trafik- och bandistrikten i olika delar av landet möjligheter att arbeta under resurs- och kompetensmässigt mera likartade förutsättningar, vilket är angeläget med hänsyn till en effektiv och säker avveckling av trafiken samt en anpassning av denna till successivt ändrade betingelser. Samtidigt erhålls en funktionell arbetsfördelning i förhållandet mellan trafik- samt verkstads- och underhålls- sidan, vilket innebär fördelar i olika hänseenden.

4. Genomförandet

SJ har i sin framställning utgått från att den ändrade organisationen skall gälla fr. o. m. den 1 juli 1971. Genomförandet förutsätts kräva

viss övergångstid. SJ hemställer vidare om bemyndigande att vidta i sammanhanget erforderliga övergångsanordningar.

IV. Remissyttranden

De remissinstanser som uttalar sig om behovet av en ändrad huvudorganisation för SJ har i allmänhet inte ifrågasatt detta. Det anses naturligt att en organisatorisk anpassning sker tid efter annan med hänsyn till ändrade förutsättningar för verksamheten. *Statskontoret* understryker allmänt betydelsen av att omorganisationer sker med jämna mellanrum i detta syfte. Inte minst bör härvid även uppmärksammas den faktiska och förväntade utvecklingen inom andra verksamhetsområden. *Kommerskollegium* anför liknande synpunkter. *Näringslivets trafikdelegation* hälsar med tillfredsställelse den fortlöpande strävan hos SJ att rationalisera verksamheten så att företaget effektivt kan hävda sig i förhållande till andra transportföretag. Bl. a. *riksrevisionsverket* framhåller att det nu framlagda förslaget i princip får uppfattas som ett fullföljande av den omorganisation som inleddes år 1963 och en samtidig anpassning till en ändrad lokal transportstruktur. *Transportnämnden* betonar att varje åtgärd som syftar till en effektivisering av SJ:s verksamhet har ett värde även från beredskapssynpunkt.

Vad avser den principiella innebörden av det framlagda förslaget i fråga om den framtida distriktsorganisationen är reaktionen hos remissinstanserna mera delad. Positiva till de grundläggande principerna för ändrad organisation är bl. a. *ÖB*, *postverket*, *transportnämnden*, *flertalet civilbefähhavare*, *länsstyrelserna i Uppsala, Kalmar, Blekinge, Skaraborgs, Örebro, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län*, *handelskamrarna i Malmö, Örebro, Gävle och Sundsvall* samt *Statsanställdas förbund*. Flertalet vitsordar allmänt bl. a. att de större verksamhetsområdena och det större trafikunderlag inom regionerna som förslaget syftar till bör skapa goda förutsättningar för en eftersträvad förstärkning av den kvalificerade personalen på regional nivå och samtidigt därmed möjliggöra en ökad delegering av beslutsfunktionerna. *ÖB* och *transportnämnden* tar i sammanhanget upp totalförsvarsaspekterna.

Några remissinstanser är allmänt eller av särskilda skäl mera tveksamma till SJ:s förslag. *Statskontoret*, *riksrevisionsverket*, *kommerskollegium*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Stockholms handelskammare*, *SACO* och *SR* påpekar att det vid remisstidpunkten föreliggande materialet inte är tillräckligt för att möjliggöra en säker bedömning. Bl. a. *statskontoret* betecknar den föreslagna omorganisationen såsom i och för sig rimlig men efterlyser en närmare redovisning av de bakomliggande övervägandena. Det hade exempelvis varit av värde med en närmare ut-

redning av de lokaliseringspolitiska aspekterna med hänsyn till olika organisationsalternativ. Kommerskollegium efterlyser för sin del bl. a. en mer ingående lönsamhetsbedömning. Näringslivets trafikdelegation påpekar att den tänkta omläggningen till större distrikt kan innebära försvårade kontakter för såväl SJ:s marknadsföring och distriktspersonal som för de inom distrikten lokaliserade trafikanterna. SR ansluter sig till det yttrande som avgivits till SJ av SR:s berörda underorganisationer i samband med utarbetandet av organisationsförslaget. I detta påpekas bl. a. att en stor del av de beräknade rationaliseringsvinsterna torde kunna uppnås även utan de tänkta genomgripande förändringarna.

De remissinstanser som riktat direkta invändningar mot SJ:s förslag är i första hand företrädare för lokala intressen, som bedömt att en omorganisation kan få vissa återverkningar på sysselsättningen inom regionen. Någon negativ inställning till de principiella huvudargumenten för en organisatorisk förändring av den regionala förvaltningen anför dessa däremot inte.

Förslaget, att de nya trafik- och bandistriktet skall vara i huvudsak länsanpassade samt att trafik- och bandistrikt bör sammanfalla har mottagits positivt eller utan erinran av det helt dominerande antalet remissinstanser. Bland dessa märks *ÖB, statskontoret, riksrevisionsverket, kommerskollegium, AMS, samtliga länsstyrelser utom två, alla civilbefälvare* samt *flertalet handelskamrar*. De som särskilt uttalar sig i frågan lägger i allmänhet stor vikt vid de förbättrade och förenklade kontakter som härigenom skapas för handläggning av olika ärenden mellan SJ och olika länsplanerande organ. Även från försvarsberedskapssynpunkt anses en anpassning till länsgränserna fördelaktig.

Näringslivets trafikdelegation säger sig i och för sig inte ha något att erinra mot en anpassning av distriktet till länsgränserna där så kan ske. Samtidigt understryks emellertid den avgörande vikt som bör fästas vid näringsgeografiska förhållanden, dvs. marknadsstrukturen inom resp. landsdelar, handelsvägarnas och järnvägslinjernas sträckning samt övriga transportmedels trafikområden etc.

Några remissinstanser – *SACO, Statsanställdas förbund* och *SR* – intar en mera negativ inställning till principerna för distriktsindelningen. SACO anser allmänt att värdet av att följa länsgränserna har överbetonats till förfång för andra kriterier. Av trafikmässiga och andra skäl kan det enligt organisationen inte vara lämpligt att sammanhängande linjer i onödan bryts av länsgränser. Statsanställdas förbund och SR går ett steg längre och förordar bestämt en indelning som är uppbyggd i första hand efter erfarenhetsmässiga trafikströmmar oberoende av länsgränserna. De tre angivna organisationerna ansluter sig till de yttranden som avgivits av deras resp. underorganisationer vid SJ i sam-

band med organisationsförslagets utarbetande. Statsanställdas förbund har dessutom till sitt yttrande fogat ett eget förslag till regional organisation. Huvuddragen i detta är att gränsen för de norra trafik- och bandistrikten förskjutits till en linje söder om Umeå, att stockholmsdistrikten bibehållits vid ungefär nuvarande omfattning samt att Värmland förts till göteborgsområdet i stället för till Örebro.

Bortsett från de remissinstanser, som enligt det följande förordar ett bibehållande av de nuvarande huvudorter som föreslås indragna och därmed indirekt tillstyrker ett större antal distrikt än åtta, har endast ett fåtal instanser redovisat synpunkter på det föreslagna totala antalet nya distrikt. *Riksrevisionsverket* ifrågasätter sålunda om inte en bättre anpassning till näringsgeografiska förhållanden skulle kunna uppnås genom en ytterligare begränsning till sex distrikt. *ÖB* önskar att en liknande minskning prövas för att så långt möjligt få bättre överensstämmelse med militär- och civilområdena. Även *civilbefälhavarna i Östra resp. Nedre Norrlands civilområde* förordar liknande överväganden.

Inställningen bland remissinstanserna till den närmare avgränsningen av de enskilda distrikten och de föreslagna distriktshuvudorterna skiftar i stort sett med hänsyn till verkningarna i de särskilda fallen. Allmänna synpunkter anförs dock av bl. a. *statskontoret*, som framhåller att det mot bakgrund av målsättningen för SJ i och för sig måste anses rimligt att distriktsindelningen motiveras i huvudsak utifrån företagsekonomiska synpunkter.

Remissyttrandena i övrigt i denna del får ses mot bakgrund av dels de krav som framförts om bibehållande av de nuvarande distriktshuvudorterna i Växjö, Borås och Umeå, dels synpunkter på olika områdets samhörighet med varandra från främst näringsgeografiska aspekter.

Indragningen av växjö- och boråsdistrikten kritiserar av främst företrädare för de berörda regionala intressenterna. Växjödistriktet skall enligt förslaget delas upp på de nya malmö- och norrköpingsdistrikten. *Länsstyrelsen i Kronobergs län, Kronobergs läns landsting, sammanläggningsdelegerade för Växjö nybildade kommun, Kronobergs läns köpmannaförbund, handelskammaren i Jönköping* och *SR* befarar att de kontakter mellan SJ:s godstransportkunder och näringslivet i regionen som en effektiv marknadsföring kräver blir lidande om växjödistrikten inte bibehålls. Länsstyrelsen påpekar vidare, att denna del av Småland har större samhörighet med Blekinge än med malmöregionen, och förordar att de nuvarande växjödistrikten i stället utökas att omfatta hela Småland samt Öland och Blekinge.

Länsstyrelsen i Kalmar län har från sina utgångspunkter en annan uppfattning och hälsar med tillfredsställelse att länet som tidigare varit uppdelat på flera distrikt – bl. a. växjöregionen – med därav följande

olägenheter nu kommer att i sin helhet hänföras till en region (Norrköping). *Länsstyrelsen i Blekinge län* uttalar, att det för länets del inte har någon större betydelse till vilken av ifrågakommande orter – Malmö eller Växjö – distriktens huvudort förläggs.

Boråsdistrikten skall enligt förslaget delas upp på de vidgade göteborgs-, malmö- och norrköpingsdistrikten. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* och *Borås stad* framhåller, att detta är orationellt, och pekar på att transportservicen inom den berörda regionen bäst tillgodoses, om de nuvarande boråsdistrikten bibehålls. Det påpekas också att en indragning av Borås medför bortfall av ett 80-tal tjänster inom samfärdsl och offentlig förvaltning, vilket kommer att försämra förutsättningarna för en utbyggnad av näringslivet i önskad utsträckning. Länsstyrelsen förutsätter vidare, att om en indragning sker, detta bortfall kompenseras i rimlig utsträckning. *Länsstyrelsen i Hallands län* framhåller också, att en uppdelning av boråsdistrikten vore olycklig, och föreslår med hänvisning till de uttalanden som gjorts från statsmakternas sida om en dämpning av tillväxttakten i storstadsregionerna att Borås i stället för Göteborg får bli huvudort i de nya distrikten för västra Sverige. *Handelskammaren i Västergötland och norra Halland* stöder denna tanke liksom *Borås stad*.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län har däremot en positiv inställning till den föreslagna omfattningen av de nya drift- och bandistrikten med Göteborg som huvudort.

Beträffande *umeå distriktens* föreslagna indragning och uppdelning på de nya luleå- och sundsvallsregionerna har reaktionen bland de regionala intressenterna varit i stort sett liknande den som nyss redovisats för växjö- och boråsdistrikten. Kritiken kommer främst från *länsstyrelsen i Västerbottens län* som bifogat yttranden från *länets landsting*, *Umeå stad* och *ett antal industrier*. Ifrågavarande instanser befarar att indragningen kommer att leda till försämrade kontakter mellan SJ samt näringslivet och kommunerna i regionen. Länsstyrelsen anser också att SJ:s förslag till organisationsstruktur motverkar det regionalpolitiska strävandena i övrigt. Enligt länsstyrelsen bör ersättning till SJ utgå på lämpligt sätt om den nuvarande organisationen innebär företagsekonomiska nackdelar. Länsstyrelsen framhåller i övrigt att Umeå håller på att utvecklas till ett kommersiellt och kulturellt centrum i övre Norrland. Slutligen påpekas att om SJ:s förslag genomförs, ca 85 anställda i Umeå kommer att omplaceras, vilket ger anledning att understryka vikten av att den berörda personalens omställningsproblem beaktas på ett tillfredsställande sätt. Övriga regionala intressenter understryker liksom länsstyrelsen behovet av att bibehålla umeådistrikten för att inte försämra betingelserna för näringslivets fortsatta utveckling. Också TCO reserverar sig mot förslaget, att Umeå inte längre skall vara regional förvaltningsort.

Även *Norrbottnens och Västerbottens läns handelskammare* är i princip av nyss angivna uppfattning. Kammaren säger sig dock kunna tänka sig ett mellanalternativ med en nedbantad distriktsorganisation i Umeå, varvid vissa arbetsuppgifter som kräver speciell kompetens skulle handläggas på den egentliga distriktshuvudorten. Denna bör då vara Luleå i stället för Sundsvall med hänsyn till den starkare intresseinriktning norrut som umeåregionen anses ha.

Liknande synpunkter på umeåregionens intressesamhörighet framhålls också av vissa andra remissinstanser som i och för sig torde acceptera att de nuvarande umeådistrikten dras in. Sålunda framhåller *ÖB*, att det även från andra synpunkter än totalförsvarets kan vara värt att undersöka om inte umeådistrikten bör hänföras till luleåregionen. *Civilbefälhavarna i Övre resp. Nedre Norrland* förordar också en sådan undersökning, närmast med tanke på att gränserna för SJ-distrikten då kommer att sammanfalla med militär- och civilområdesgränserna. *Statsanställdas förbund* framhåller bestämt att Luleå bör vara huvudort för nuvarande tionde och elfte distrikten om en ändring av organisationen genomförs. De administrativa enheterna i Luleå kan enligt förbundets mening inte byggas upp endast för malmtrafiken. Liknande synpunkter anförs av *TCO* och *SR. Länsstyrelsen i Jämtlands län* och *handelskammaren i Sundsvall* tillstyrker dock utan reservation den föreslagna avgränsningen av nya trafik- och bandistrikt för Nedre Norrland.

Även vad gäller övriga distrikt, där de nuvarande distriktshuvudorterna föreslås bibehållna men där gränserna för distrikten avses mer eller mindre förändrade, framförs åtskilliga synpunkter. Endast beträffande de norra distrikten med Luleå som huvudort och de nya södra distrikten med Malmö som huvudort har inga invändningar framkommit bortsett från dem som redan berörts och som sammanhänger med det föreslagna sloandet av umå- och växjödistrikten.

Beträffande de nya gävledistrikten som avses omfatta i huvudsak Uppsala, Gävleborgs och Kopparbergs län förordar *civilbefälhavaren i nedre Norrland* — närmast från totalförvarssynpunkt — en utbrytning av Gävleborgs län vilket i stället anses böra sammanläggas med Västernorrlands och Jämtlands län till en region. *Länsstyrelserna i Jämtlands och Västernorrlands län* delar dock inte denna uppfattning och *länsstyrelserna i Uppsala, Kopparbergs och Gävleborgs län* anser de av SJ föreslagna distriktsgränserna för gävlerregionen väl överensstämma med näringslivsstrukturen inom området.

Gränserna för den nya stockholmsregionen, som avses få s. k. terminalkaraktär med tanke på bl. a. de insatser som krävs för pendeltågstrafiken, har också väckt en del kritik. Gemensamt för kritiken är att det tänkta området anses för litet med hänsyn till både de

näringsgeografiska och trafikala sambanden och kravet på en rationell drift. Sålunda framhåller *statskontoret, kommerskollegium, länsstyrelserna i Stockholms och Södermanlands län* samt *Näringslivets trafik-delegation* att näringslivets uppbyggnad och trafikströmmarnas riktning entydigt talar för att hela Mälardalen och områdena närmast norr och söder därom i organisatoriskt hänseende bör bilda en enhet. Länsstyrelsen i Stockholms län erinrar i sammanhanget att i fråga om samhällsplaneringen ett samarbete sedan några år bedrivs mellan länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Örebro län och att en allmän anknytning härtill av regionala indelningar är värd att sträva efter. *Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor*, vars yttrande inhämtats av länsstyrelsen i Stockholms län, tillägger att den föreslagna gränsdragningen innebär att de för pendeltågs- och intercitytrafiken betydelsefulla orterna Gnesta, Uppsala och Västerås kommer att ligga utanför terminalområdet. Detsamma kommer att gälla viss busstrafik inom Uppsala län som SJ utför på entreprenad åt AB Storstockholms lokaltrafik. *Statsanställdas förbund* framhåller att den nuvarande stockholmsregionen är väl avpassad och föreslås därför, att den bibehålls. En utökning med Gnesta anses dock motiverad med tanke på lokaltrafiken.

Norrköpingsdistriktens omfattning berörs indirekt av de remissinstanser som enligt det föregående förordat en annan distrikts-tillhörighet för Södermanlands, Kalmar resp. Jönköpings län.

Vad härefter beträffar örebro- och göteborgsdistriktet har redan nämnts yttranden, som behandlat de problem som sammanhänger med den förutsatta delningen av den nuvarande borås-regionen. Utan att gå in på dessa spörsmål har *länsstyrelsen i Värmlands län* tagit upp frågan om den lämpliga tillhörigheten för detta län. Enligt förslaget avses Värmlands län liksom f. n. ingå i örebroregionen, vilket länsstyrelsen finner mindre rationellt. Större delen av värmländsk export och import går nämligen över Göteborg och Uddevalla. En organisatorisk samhörighet mellan Värmland och göteborgsområdet bör förbättra SJ:s möjligheter att tillgodose näringslivets anspråk. *Handelskammaren i Karlstad* anför liknande synpunkter och erinrar om att Värmlands län tillhörde göteborgsområdet före 1963 års omorganisation.

Länsstyrelsen i Örebro län framhåller däremot att de nya örebro-distrikten har fått en väl avvägd avgränsning med hänsyn till näringslivet och transportriktningarna. En distriktsindelning som både tillfredsställer önskemål om att de senare strikt följs och samtidigt anpassas till länsgränserna torde enligt länsstyrelsen endast i undantagsfall vara möjlig.

Några synpunkter på göteborgsdistriktens avgränsning utöver de hittills nämnda har inte anförts. Ej heller har ytterligare synpunkter anförts på de föreslagna huvudorterna inom resp. nya distrikt.

De övriga åtgärder som föreslås i SJ:s framställning har inte föranlett lika utförliga yttranden av remissinstanserna. Samordningen av maskintjänsten innebärande att drift- och huvudverkstädernas underhållsarbete för spårbunden materiel slås samman i sex verkstadsregioner under maskinavdelningen tillstyrks allmänt av *statskontoret*, *riksrevisionsverket*, *handelskammaren i Sundsvall* samt *länsstyrelserna i Örebro och Jämtlands län*. Den sistnämnda länsstyrelsen noterar med tillfredsställelse att Östersund alltjämt avses bli huvudort i en verkstadsregion. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* är i detta hänseende av annan mening och förordar i stället att Ånge blir huvudort i den föreslagna östersundsregionen med hänsyn till ortens centrala läge i SJ:s trafiknät. En flyttning av underhållet av dragkraft och godsvagnar från Ånge anses inte förenlig med den förda regionalpolitiken. Liknande synpunkter anförs av *Ånge kommun*, som dessutom är angelägen att det befolkningsmässiga serviceunderlag som de järnvägsanställda utgör inte skall minska.

SR ansluter sig till de yttranden som förbundets underorganisationer vid SJ avgivit i anslutning till utformningen av organisationsförslaget inom SJ. Dessas inställning är i princip positiv till en samordning av verkstadsfunktionerna, men det anses att ännu bättre ekonomi kan erhållas om dispositionsansvaret för fordonen förs över till maskinavdelningen. Det framhålls således som olämpligt att slå sönder de under flera år intrimmade och väl fungerande lok- och vagnstationerna. Ett detaljerat förslag läggs fram till en fullständig samordning av driftavdelningens maskintjänst med maskinavdelningens verkstäder. Även *Statsanställdas förbund* – som allmänt biträder SJ:s förslag beträffande maskintjänsten – föreslår vissa ändringar däri, som bl. a. innebär att det totala transportledningsarbetets samtliga funktioner förs samman med lokledningen inom nyinrättade s. k. tågstationer.

Förslaget till centralisering av förråds- och lagerhållningens organisation, innebärande bl. a. att huvudförråden upphör som regionala förvaltningsorgan och i stället anknyts direkt till den centrala organisationen, biträds av *riksrevisionsverket*, som anser att goda möjligheter härigenom skapas till ytterligare rationalisering av materialhanteringen. Även *statskontoret* finner förslaget rimligt.

AMS och SR är däremot mera tveksamma till en central styrning av förråds- och lagerhållningens organisation och ser hellre att en samordning med annan administration på den aktuella orten övervägs. *Statsanställdas förbund*, som i princip tillstyrker SJ:s förslag, har en avvikande mening beträffande kameral- och personaltjänsten vid förråden. En centralisering av dessa funktioner avstyrks och i stället förordas att de samordnas på regional nivå mellan huvudverkstäder och förråd, vilket underlättas av att dessa arbetsplatser i regel ligger i an-

slutning till varandra.

Valet av tidpunkt för omorganisationens genomförande och personalens omställningsproblem har i remissyttrandena framför allt berörts av personalorganisationerna. *SACO* anser att genomförandet av förändringarna bör framflyttas från den 1 juli 1971 till tidigast den 1 juli 1972. Även *TCO* och *SR* bedömer att tiden mellan ett beslut i frågan och genomförandet blir för knapp för att lösa problemen med bl. a. den övertaliga personalens placering och fortsatta meningsfyllda sysselsättning. Vidare understryks angelägenheten av att personalfrågorna löses i samråd med de anställda och deras organisationer enligt gängse företagsdemokratiska principer samt att de berörda i god tid får information om förestående flyttning o. dyl. *Statsanställdas förbund* påpekar att de verkningar som organisationsförändringarna kan komma att medföra för berörd personal av *SJ* måste lösas med beaktande av den enskildes önskemål och situation. – Som alternativ till en senareläggning av genomförandet föreslår *statskontoret* en etappvis avveckling av verksamheten vid de regionala enheter som kommer att beröras.

I vissa yttranden uttalas tveksamhet i fråga om de ekonomiska rationaliseringsvinster som *SJ* räknar med till följd av omorganisationen. *Kommerskollegium* och *TCO* efterlyser en mer ingående lönsamhetsbedömning. Kollegium tror i och för sig att rationaliseringsvinster på sikt kan uppstå, dock inte av den storleksordning – ca 25 milj. kr. per år – som *SJ* angivit. Kollegium påpekar bl. a. att en kvantitativ och kvalitativ förstärkning av transportförsäljningsfunktionens resurser inom återstående distrikt kan bli nödvändig för att inte servicen för *SJ*:s kunder skall försämrats, vilket torde medföra merkostnader som kan komma att minska de direkta rationaliseringsvinsterna av omorganisationen.

SACO och *SR* anför som tidigare nämnts att det är sannolikt att en stor del av de reella vinster som omorganisationen väntas ge kan uppnås även utan de genomgripande förändringar som föreslagits. Möjligheterna att rationalisera inom ramen för nuvarande huvudorganisation måste i första hand allvarligt prövas. *SR* redovisar även vissa underorganisationers interna beräkningar av olika omorganisationsalternativ rörande verkstads- och maskintjänsten, vars resultat väsentligt skiljer sig från *SJ*:s kalkyler.

V. Departementschefen

Utvecklingen på transportområdet har under de senaste årtiondena gått mycket snabbt. Den har nära hängt samman med utvecklingen överhuvud i samhället, som kännetecknats av kraftiga förändringar i bebyggelse- och befolkningsstruktur och en fortgående omvandling av nä-

ringslivet. Härigenom har transportsektorn ställts inför successivt ökade krav såväl kvantitativt som kvalitativt, och dessa krav har mötts genom en motsvarande tillväxt i transportarbetet i förening med en snabb utveckling i fråga om olika transportmedel. I sistnämnda hänseende kan noteras bilismens kraftiga utveckling sedan 1950-talet och den i takt därmed gjorda satsningen på ett väl utbyggt vägnät. Även flyget har kännetecknats av en snabb expansion och fått en växande betydelse i transportarbetet.

Den angivna utvecklingen har givetvis påverkat förutsättningarna för den tidigare dominerande järnvägstrafiken. Detta följer med att det moderna samhällets transportbehov på ett helt annat sätt än tidigare måste tillgodoses genom kombinerade insatser av olika transportgrenar. En samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning förutsätter härvid en anpassning och inriktning av dessa på transportuppgifter, för vilka de är särskilt lämpade. En angelägen uppgift för trafikpolitiken är i detta sammanhang att genom avveckling av restriktioner och en samhällsekonomiskt riktig avvägning av kostnadsansvaret ge de olika transportgrenarna och transportföretagen möjligheter att spela den roll, som motiveras av deras resp. kostnads- och kvalitetsförutsättningar.

Genom bl. a. det trafikpolitiska reformprogrammet har SJ under senare år fått förbättrade möjligheter att inom stora delar av transportmarknaden effektivt konkurrera med främst landsvägstrafiken. Detta har skett genom att olika hämmande regleringar för SJ slopats och genom att ersättning numera lämnas SJ för driften av de olönsamma järnvägslinjer som upprätthålls av regionalpolitiska och sociala skäl. SJ:s möjligheter att verka på transportmarknaden kommer också att successivt påverkas i positiv riktning av den trafikpolitiskt betingade och etappvis genomförda höjning av fordonsskatterna för de tyngre landsvägsskipagen som beslutats av 1970 års riksdag. I sammanhanget bör även beaktas den av riksdagen i våras beslutade finansiella rekonstruktionen av SJ (prop. 1971: 85, 1971: TU 5, rskr 1971: 145), vilken — genom nedskrivning av SJ:s statskapital och ändrad redovisning av SJ:s pensionskostnader — syftar till en likaledes trafikpolitiskt betingad anpassning av SJ:s kostnadsansvar.

SJ:s konkurrenskraft har också stärkts genom de betydande investeringsanslag som årligen anvisats för verksamheten. Tyngdpunkten i investeringsprogrammet ligger på investeringar, som dels innebär en successiv ökning och anpassning av SJ:s kapacitet med hänsyn till de krav som SJ:s kunder i person- och godstrafiken ställer, dels innebär rationaliseringar i olika hänseenden och därmed förbättrade möjligheter för SJ att hävda sig marknads- och prismässigt, dels medger en allt större driftsäkerhet.

Genom de trafikpolitiska åtgärder som vidtas och de medel som anvisas bör SJ — under förutsättning av fortsatt målmedveten rationalise-

ring och effektivisering — ha goda möjligheter att hävda och utveckla sin ställning på transportmarknaden. På godstrafikens område bör SJ sålunda kunna erbjuda fördelar, när det är fråga om tyngre transporter, systemtransporter och transporter över längre sträckor. På persontransportsidan bör goda utvecklingsmöjligheter finnas särskilt på de medellånga och långa avstånden — 30–40 mil och längre. Utöver ett mera fortlöpande, på tekniska och driftmässiga förhållanden och på administrativa och ekonomiska rutiner inriktat, rationaliseringsarbete krävs tid efter annan en mera allmän översyn av SJ:s organisation för att få till stånd en anpassning som svarar mot utvecklingens krav. En sådan mera allmän översyn verkställdes senast åren 1961–1962 och resulterade — sedan frågan underställts 1963 års riksdag — i en ny huvudorganisation för såväl den centrala som den regionala administrationen. Den centrala organisationen, som tidigare varit provisoriskt uppdelad på 12 huvudenheter, indelades i stället i sju avdelningar, nämligen driftavdelningen, kommersiella avdelningen, banavdelningen, maskinavdelningen, utvecklingsavdelningen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen. I fråga om den regionala organisationen ersattes tidigare distrikt med underlydande stora antal facksektioner av elva driftdistrikt och elva bandistrikt, vilkas geografiska gränser sammanföll. Huvudorter för dessa distrikt blev Malmö, Växjö, Borås, Göteborg, Norrköping, Stockholm, Örebro, Gävle, Sundsvall, Umeå och Luleå. Den regionala organisationen kom vidare att innefatta sju huvudverkstäder lydande under maskinavdelningen med huvudorter i Malmö, Göteborg, Åmål, Örebro, Tillberga, Östersund och Notviken samt fyra huvudförråd sorterade under ekonomiavdelningen med förläggning i Malmö, Göteborg, Örebro och Gävle.

Med omorganisationen åsyftades att åstadkomma bl. a. klarare ansvars- och befogenhetsområden, en ökad delegering av befogenheter och beslutanderätt, koncentration av rutiner samt en förstärkning av den kommersiella funktionen inom företaget. Allmänt kan sägas att den ändrade organisationen i stort har gett de åsyftade effekterna. Redan vid tiden för omorganisationen förutsågs dock i slutrapporten från den då fungerande organisationsgruppen inom SJ behov på viss sikt föreligga av en ytterligare anpassning av organisationen, bl. a. i fråga om distriktens antal och distriktsgränserna. Vidare angavs maskintjänstens organisation — med bl. a. dess uppdelning av underhållet av spårbunden rullande materiel på maskinavdelningens huvudverkstäder och på driftdistrikten — vara ett provisorium. Kungl. Maj:t uppdrog också åt SJ att utreda frågan om maskintjänstens definitiva placering i den regionala organisationen.

Sedan omorganisationen genomfördes har successivt en betydande rationalisering ägt rum inom SJ. En sådan har varit nödvändig för att möta kostnadsutvecklingen och hävda SJ:s ställning på transportmarknaden.

Beaktas bör i sammanhanget den personalintensiva karaktären hos SJ:s trafikservice. Ca 75 % av driftkostnaderna utgörs sålunda av personalkostnader. Rationaliseringen har med hänsyn härtill och i takt med de möjligheter som bl. a. den tekniska utvecklingen erbjuder inriktats på personalbesparande åtgärder. En kraftig personalminskning har också kunnat ske samtidigt som en kraftig ökning ägt rum av främst SJ:s godstransportarbete. Sålunda har från år 1964 antalet anställda minskat med ca 18 % samtidigt som godstransportarbetet kunnat öka med ca 40 %. Personalminskningen har allmänt kunnat genomföras inom ramen för en naturlig avgång.

Ifrågavarande rationaliseringsarbete har i hög grad varit inriktat på den lokala nivån. Det har hängt samman med den fortgående förändringen av trafikstrukturen mot allt större koncentration genom knutpunktstrafik, regionforsling, nedläggning av trafiksvaga banor och järnvägsanstalter, det successiva genomförandet av fjärrblockering, tillämpningen av mera avancerade lösningar särskilt inom de eltekniska facken, automatisering av redovisnings- och bokföringsarbete etc. I anslutning härtill har inom driftdistrikten en ganska betydande minskning skett av antalet lokala enheter – stationer, vagn- och lokstationer och busslinjegrupper – och en successiv ytterligare reducering förutses på ytterligare några års sikt. Inom bandistrikten föreligger en motsvarande trend.

Samtidigt som drift- och underhållspersonal kunnat reduceras i betydande utsträckning på lokal nivå, har en motsvarande utveckling inte ägt rum inom drift- och bandistriktens regionala organ — drift- och bandistriktsexpeditionerna — vilka i dagens läge totalt sett är klart överdimensionerade. Rationaliseringen på fältet måste här följas upp av en motsvarande nödvändig organisatorisk anpassning och rationalisering av de mera administrativa funktionerna.

I det organisationsförslag som SJ framlagt och som i samband med beredningen ytterligare underbyggs med ett omfattande kompletterande material har SJ dragit konsekvenserna av utvecklingen och förordat en begränsning av antalet drift- och bandistrikt. Förslaget innebär i viss mån ett fullföljande av den av 1963 års riksdag beslutade omorganisationen. SJ har i sammanhanget tagit hänsyn till i första hand inträffade men även förväntade ändringar på transportmarknaden. Företaget har också redovisat den nyssnämnda koncentrationen av den lokala verksamheten, vilken i motsvarande mån begränsat distriktshefernas kontaktnät. Med större verksamhetsområden och större trafikunderlag på lokal nivå har förutsättningar också skapats för kvalitativ förstärkning och därigenom ökade möjligheter till delegering av befogenheter. Allmänt gäller att utvecklingen lett till en bristande balans mellan olika distrikt. Verksamheten inom vissa distrikt har sålunda haft en alltför begränsad omfattning för att distriktsexpeditionernas administrativa resurser och specialfunk-

tioner skall kunna utnyttjas på ett tillräckligt effektivt sätt. Det gäller främst Borås-, Växjö-, Norrköpings-, Umeå- och Luleå-distrikten, som ger klart otillräckligt underlag för en ändamålsenlig regional administration och funktions- och ansvarsfördelning. Med hänsyn till anförda förhållanden har SJ föreslagit en begränsning av antalet drift- och bandistrikt från f. n. elva till åtta.

Jag kan helt ansluta mig till SJ:s uppfattning om behovet av att anpassa distriktsorganisationen till de successivt ändrade förutsättningarna för verksamheten. Därigenom möjliggörs en – som jag framhållit tidigare – sedan länge angelägen rationalisering av distriktsexpeditionerna. En fortsatt balanserad och ändamålsenlig rationalisering på lokal nivå kan inte rimligen genomföras utan att ifrågavarande brister på regional nivå avhjälpas. Av särskilt värde är att man genom begränsningar av antalet distrikt och genom en i anslutning därtill åstadkommen utjämning av de nya distriktens ansvarsområden får en på en gång mera balanserad och mera kvalificerad bevakning av trafikavvecklingen, den kommersiella verksamheten och banunderhållstjänsten i olika delar av landet. På samma sätt som den nya organisationen bygger på en ytterligare delegering av ansvar och befogenheter till den lokala nivån, blir också en vidare delegering möjlig från centralförvaltningen till distriktsexpeditionerna. En sådan delegering med vad den innefattar av decentralisering av aktiviteter från stockholmsområdet har hittills hämnats av den angivna bristande balansen i förhållandet mellan de nuvarande distrikten. Jag finner – med beaktande av olika inverkan och då bl. a. av betingelserna för en ändamålsenlig geografisk avgränsning av distrikten – en begränsning av antalet drift- och bandistrikt till åtta vara väl avvägd. Driftdistriktens benämning kan i sammanhanget lämpligen ändras till trafikdistrikt och benämningen driftavdelning i konsekvens därmed till trafikavdelning.

I fråga om den geografiska avgränsningen av trafik- och bandistrikt har SJ utgått från att dessa bör anpassas till länsgränserna och att vid sammanföringen av länen till distrikt stor vikt bör fästas vid näringsgeografiska förhållanden och samband. Vid avvägningen har givetvis också fått beaktas järnvägsnätets utbredning, organisatoriska förhållanden och faktiska gränsdragningsmöjligheter etc. Som resultat av dessa överväganden har SJ föreslagit, att inom de åtta trafik- och bandistrikt länen sammanförs i följande grupper, nämligen 1. Malmöhus, Kristianstads, Blekinge och Kronobergs län, 2. Göteborgs och Bohus, Hallands, Älvsborgs och Skaraborgs län, 3. Östergötlands, Södermanlands, Jönköpings och Kalmar län, 4. Stockholms och Gotlands län, 5. Örebro, Västmanlands och Värmlands län, 6. Gävleborgs, Uppsala och Kopparbergs län, 7. Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län samt 8. Norrbottens län. Huvudorter i distrikten föreslås bli Malmö, Göteborg, Norrköping, Stockholm, Örebro, Gävle, Sundsvall resp. Luleå. I samtliga fall är dessa

orter huvudort i drift- och bandistrikt inom den nuvarande organisationen.

Förslaget innebär att de nuvarande Växjö-, Borås- och Umeå-distrikten avvecklas. I den nya organisationen avses de uppdelade på i huvudsak resp. Malmö-, Göteborgs-, Norrköpings-, Sundsvalls- och Luleå-distrikten. Vidare ges i den nya organisationen Stockholms-distrikten väsentligt mindre omfattning. Återstoden av de hittillsvarande Stockholms-distrikten — i huvudsak Uppsala län samt delar av Södermanlands och Västmanlands län — ingår i de nya Norrköpings-, Örebro- och Gävle-distrikten.

Jag kan i stort ansluta mig till de grunder som varit vägledande för SJ:s geografiska avgränsning av trafik- och bandistriktet. Jag finner sålunda med hänsyn till det nära sambandet mellan SJ:s trafikplanering och den länsvis bedrivna samhällsplaneringen och till det inbördes beroendet i förhållandet dem emellan, att en länsanpassning bör ske av distriktsgänserna. Jag vill i sammanhanget erinra om den länsvisa regionala trafikplanering, som Kungl. Maj:t nyligen uppdragit åt länsstyrelserna att genomföra under de närmaste åren. Denna planering utgör ett särskilt skäl för att låta SJ:s distriktsgänser följa länsgränserna. Här för talar också den sammankoppling som i ökad utsträckning sker mellan näringslivets planering och samhällsplaneringen i övrigt. Inom ramen för en sådan länsanpassning föreligger möjligheter att inom vida gränser beakta bl. a. de näringsgeografiska förhållandena. Min uppfattning delas av ett flertal remissinstanser. Ett par remissinstanser har dock haft en avvikande uppfattning och bl. a. förordat att indelningen mera direkt beaktar trafikströmmarna. Jag kan inte dela denna uppfattning. Den tekniska regleringen av trafikströmmarna och trafikledningsfunktionen koncentreras och centraliseras i allt större utsträckning oberoende av såväl administrativa gränser som områdenas lämpliga avgränsning med hänsyn till bl. a. marknadsbevakning och kundkontakter. Denna utveckling kommer att bli alltmer markant i framtiden.

Inom ramen för en sålunda länsanpassad distriktsorganisation finner jag — med vissa avvikelser — att SJ:s konkreta förslag till geografisk avgränsning i stort innebär en rimlig avvägning, som i önskvärd utsträckning beaktar bl. a. de näringsgeografiska sambanden. I vissa mera begränsade fall kan föreligga svårigheter att helt förena länsgränserna med de näringsgeografiska och trafikstrukturella sambanden. Därvid finns emellertid möjligheter att exempelvis genom entreprenadarrangemang mellan distriktet tillgodose särskilda sambandsbehov.

I fråga om Växjö- och Borås-distriktet — som föreslås avveckla — har kritik anförts i första hand från de länsstyrelser och de kommuner och företrädare för näringslivet, vilka har anknytning till ifrågavarande huvudorter. I sammanhanget har hänvisats till näringsgeografiska förhållanden och sysselsättningsaspekter inom de berörda områdena, och

beträffande Växjö-distrikten har t. o. m. en utvidgning förordats med bibehållen huvudort. För egen del har jag vid mina överväganden av den framtida anknytningen av Borås- och Växjö-distrikten — vilka liksom Umeå-distrikten tillhör de i fråga om trafikens omfattning klart minsta — funnit avgörande skäl tala för den av SJ förordade lösningen, innebärande en uppdelning av berörda områden på de nya Göteborgs- resp. Malmö- och Norrköpings-distrikten. Beträffande Växjö-distrikten har jag därvid beaktat de av SJ påtalade förhållandena, nämligen dels att Smålands-länens geografiska avgränsning gör dem mindre lämpliga som en regional enhet inom SJ, dels att området öster om Vättern, söder om Stockholms-regionen och norr om Malmö-regionen är för litet för indelning i två regioner och för stort och oenhetligt för att bilda endast en region. Med hänsyn härtill och till praktisk-ekonomiska synpunkter har det befunnits lämpligast med en uppdelning av Växjö-distrikten på de nya Malmö- och Norrköpings-distrikten. Härvid bör beaktas att Norrköpings-distrikten i sin nuvarande omfattning är trafikmässigt alltför begränsat och att dess bibehållande förutsätter en utvidgning. I fråga om de trafikmässigt otillräckligt underbyggda Borås-distrikten gäller — som SJ framhållit — att en utvidgning med ytterligare delar av Småland av olika skäl är mindre lämplig och att för Borås-regionens del en anknytning till Göteborg framstår som i hög grad naturlig.

Vad avser de nuvarande Umeå-distrikten, som föreslagits sammanförda med Västernorrlands och Jämtlands län, har — bortsett från länsstyrelsen i Västernorrlands län — inte någon remissinstans direkt förordat ett sådant arrangemang. Remissinstanser som företräder Västerbottenintressen har velat bibehålla distrikten i deras nuvarande form. Från vissa remissinstansers sida har emellertid tanken på en sammanföring med Norrbottens län framförts. För egen del har jag — utifrån det förhållandet att nuvarande Umeå-distrikt är trafikmässigt alltför små för att kunna bestå — funnit övervägande näringsgeografiska, regionalpolitiska och samhällsplaneringsmässiga skäl tala för en sådan anknytning. Jag anser också, att behovet hos näringslivet/transportörerna i Västerbotten av goda kontakter med SJ väl kan tillgodoses inom ramen för ett sålunda utvidgat distrikt, i vilket huvudorten blir Luleå. Med avvikelse från SJ:s förslag förordar jag alltså denna lösning.

Jag vill i sammanhanget erinra om att delegationen för lokalisering av statlig verksamhet f. n. överväger de möjligheter som finns att från Stockholm utlokalisera ytterligare statliga verksamheter. Det är naturligt att nu berörda orter där distriktsexpeditioner föreslås indragna — Umeå, Borås och Växjö — omfattas av delegationens överväganden.

Vissa remissinstanser har uppehållit sig vid den kraftiga begränsning som föreslagits av de nuvarande Stockholms-distrikten. Därvid har påtalats sambanden mellan transporterna inom mälarenregionen och den samhörighet som näringslivet känner inom detta område. Angivna om-

ständigheter anses tala för att de nya Stockholms-distrikten 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. I övrigt gäller att ifrågavarande delar av Västmanland och Södermanland — som ingår i de nuvarande Stockholms-distrikten — i och för sig har samband med Stockholms-regionen av det slag berörda remissinstanser angett. Samtidigt kan konstateras att de aktuella delarna av Västmanland också har ett klart näringsgeografiskt samband med de områden, som ingår i de nya Örebro-distrikten, vilka förutom Närke och Västmanland även omfattar Värmland. I fråga om berörda delar av Södermanland, som föreslagits överförda till de nya Norrköpings-distrikten kan också konstateras — förutom vissa näringsgeografiska samband — de marknadsmässiga fördelar som för orter som Nyköping och Katrineholm ligger i den geografiska närheten till huvudorten i de nya distrikten. Sammanfattningsvis vill jag framhålla, att från näringsgeografiska och trafikmässiga synpunkter skäl kan anföras för alternativa anknytningar för ifrågavarande områden. Vid sådant förhållande och med hänsyn tagen dels till önskvärldheten av en länsanpassning, dels till angelägenheten från administrativa och praktiska synpunkter av en begränsning av Stockholms-distrikten har jag ansett vägande skäl tala för SJ:s lösning i denna del.

I fråga om Uppsala län, som f. n. i huvudsak tillhör Stockholms-distrikten men som i sin helhet föreslås överfört till de nya Gävle-distrikten, har jag däremot ansett mig böra förorda en avvikelse från SJ:s förslag. Jag har härvid bl. a. beaktat strävandena till en ökad samverkan inom Stockholms- och Uppsala-regionerna i trafikförsörjningsfrågor. Allmänt torde intresseinriktningen i trafikhänseende inom stora delar av detta län också i högre grad än inom andra närliggande län gå mot Stockholm. Med hänsyn härtill föreslår jag, att Uppsala län sammanförs med Stockholms län till ett gemensamt distrikt med huvudort i Stockholm. Det näringsgeografiska och trafikmässiga samband som finns mellan de norra delarna av Uppsala län och det nya Gävle-distriktet kan därvid — om så befinnes önskvärt — lösas genom entreprenadarrangemang av tidigare angivet slag.

Den av mig förordade avgränsningen av distrikten framgår närmare av karta, som torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 4*.

Genom begränsningen av antalet trafik- och bandistrikt kommer verksamheten vid distriktsexpeditionerna — som f. n. har drygt 1 400 anställda — att på viss sikt kunna rationaliseras i betydande omfattning. Sannolikt kommer personalbehovet att minska med drygt 200 personer. Därvid har bortsetts från den personal, som inom de nuvarande drift-distriktsexpeditionerna handlägger ärenden rörande underhåll av den rullande materielen och som enligt det följande — i samband med en före-

slagen omorganisation av maskintjänsten — avses överförd till verkstadsregionerna. I fråga om de distriktsexpeditioner, som kommer att ta över uppgifter från expeditionerna i de nuvarande Borås- och Växjö-distrikten, vilka föreslås avvecklade, gäller att expeditionerna i de utvidgade Göteborgs- och Malmö-distrikten efter en övergångstid bedöms kunna klara de ökade uppgifterna med i huvudsak oförändrat personalantal.

Beträffande bl. a. distriktsexpeditioner i de utvidgade Norrköpings- och Luleå-distrikten förutses vid organisationsförändringen en viss ökning av personalantalet.

I anslutning till det föregående vill jag framhålla, att omläggningen — som förutsätter en övergångstid — bör genomföras med stor hänsyn tagen till den berörda personalens önskemål om nya placeringsorter. I viss utsträckning kommer personal att kunna överföras till de kvarvarande huvudorterna i anslutning till inträffade och uppkommande vakanser. Härutöver kommer den berörda personalen att kunna erbjudas placering vid i huvudsak de lokala förvaltningsorganen på ett stort antal orter över hela landet, där SJ bedömer utsikterna goda för en framtida expansion av verksamheten.

I sitt organisationsförslag har SJ vidare föreslagit en omorganisation av maskintjänsten med dess uppgifter i fråga om konstruktion, reparation och underhåll av spårbunden rullande materiel. Förslaget innebär att de till de nuvarande driftdistrikten knutna driftverkstäderna vid vagn- och lokstationerna med deras på serviceunderhåll inriktade verksamhet sammanförs med de under chefen för maskinavdelningen sorterande, industriellt arbetande huvudverkstäderna med tillhörande lokala enheter. I sammanhanget hänvisar SJ till den pågående tekniska utvecklingen, som bl. a. medfört ett minskat behov av tungt underhåll — genom längre revisionstider, utveckling mot komponentutbyten i stället för reparation etc. — vilket ökat möjligheterna för en koncentration av den tunga tjänsten och en ökad integration och samverkan med driftverkstäderna i fråga om reparations- och underhållstjänsten. I den nya organisationen föreslås drift- och huvudverkstäderna sammanförda i sex verkstadsregioner — lydande under chefen för maskinavdelningen — med huvudorter i anslutning till huvudverkstäderna i Malmö, Göteborg, Örebro, Tillberga, Östersund och Notviken. Den nuvarande huvudverkstaden i Åmål föreslås — utan förändringar i övrigt — organisatoriskt inpassad i Göteborgs-regionen.

Jag kan i stort tillstyrka den sålunda föreslagna omorganisationen, som synes mig utgöra en tillfredsställande lösning av de problem i fråga om maskintjänsten, som kvarstått efter 1963 års omorganisation. Omorganisationen kommer på några års sikt sannolikt att möjliggöra betydande rationaliserings- och effektivitetsvinster bl. a. i form av minskning av personalbehovet, uppskattningsvis i storleksordningen ca 250 personer — såväl administrativ som verkstadspersonal inräknad.

Vad jag i det föregående anført om lösningen av uppkommande personalproblem gäller i tillämplig utsträckning även i detta sammanhang.

I fråga om handhavandet av de kvarvarande uppgifterna vid de nuvarande vagn- och lokstationerna kan jag i stort ansluta mig till SJ:s förslag som i huvudsak innebär överföring av uppgifterna till de olika stationerna och – i fråga om lokledningen – till de regionala transport/tågledningsfunktionerna.

SJ:s förslag att låta de nuvarande huvudförråden utgå som regionala förvaltningsorgan under chefen för ekonomiavdelningen och i stället organisatoriskt anknyta dem till den i ekonomiavdelningen ingående materielsektionen har jag intet att erinra mot. Detsamma gäller förslaget att i anslutning därtill låta benämningen huvudförråd/huvudförrådschef ersättas med benämningen centralförråd/centralförrådschef. Genom bl. a. en förutsatt rationalisering och koncentration av rapportering, redovisning och fakturering kommer även i detta fall vissa rationaliserings-effekter och personalbesparingar att kunna uppnås.

SJ beräknar att den ekonomiska vinsten av omorganisationen efter genomförandet kommer att uppgå till ca 25 milj. kr. per år i 1970 års pris- och löneläge. Jag finner beräkningen realistisk. Värdet av omorganisationen har emellertid vidare aspekter med hänsyn till de gynnsamma effekter som allmänt följer med att förutsättningar skapas för en mera funktionell uppdelning av uppgifterna, för en ökad delegering av ansvar och befogenheter från central till regional och från regional till lokal nivå, för en effektivare regional administrativ betjäning av landets olika delar i fråga om trafikplanering, kommersiell bevakning och underhållsplanering.

Jag föreslår, att den nya ordningen börjar genomföras den 1 juli 1972. Planerings- och genomförandeperiodens längd blir beroende i första hand av möjligheterna att på ett smidigt och hänsynsfullt sätt lösa de personalproblem som följer med omorganisationen.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

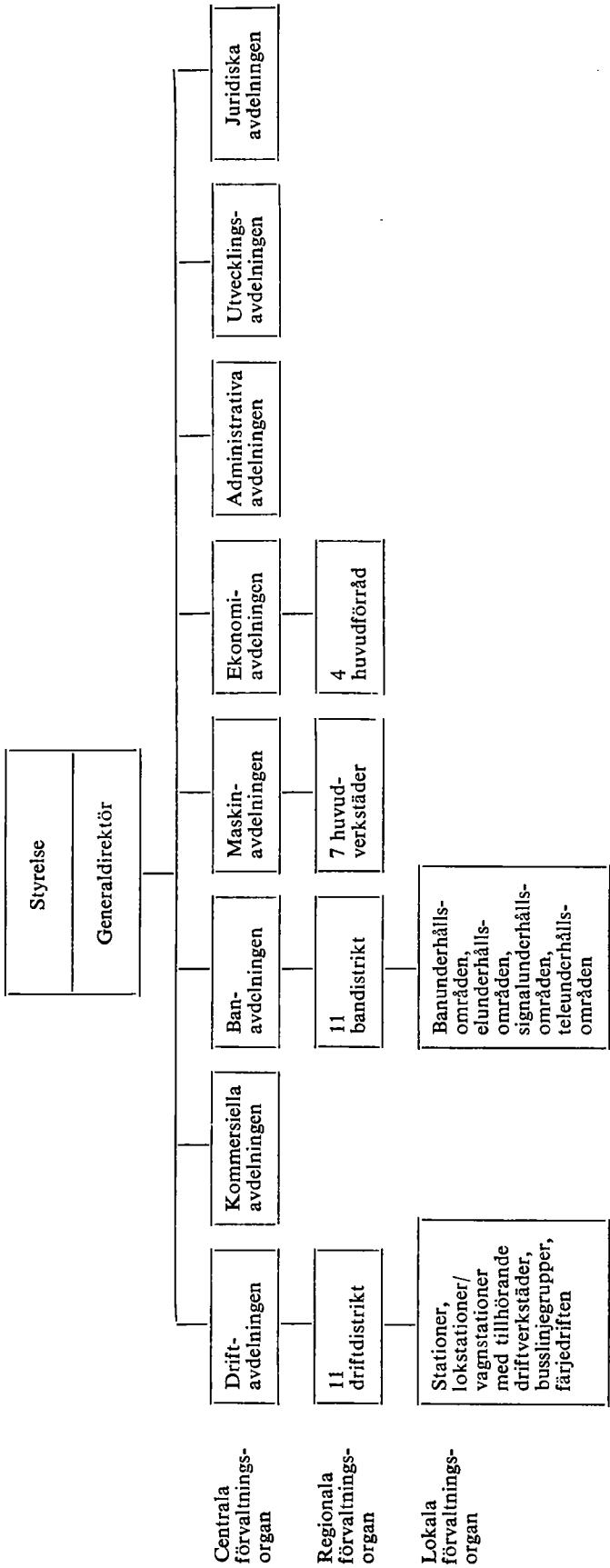
att godkänna de riktlinjer för ändrad regional organisation av SJ som jag förordar i det föregående.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

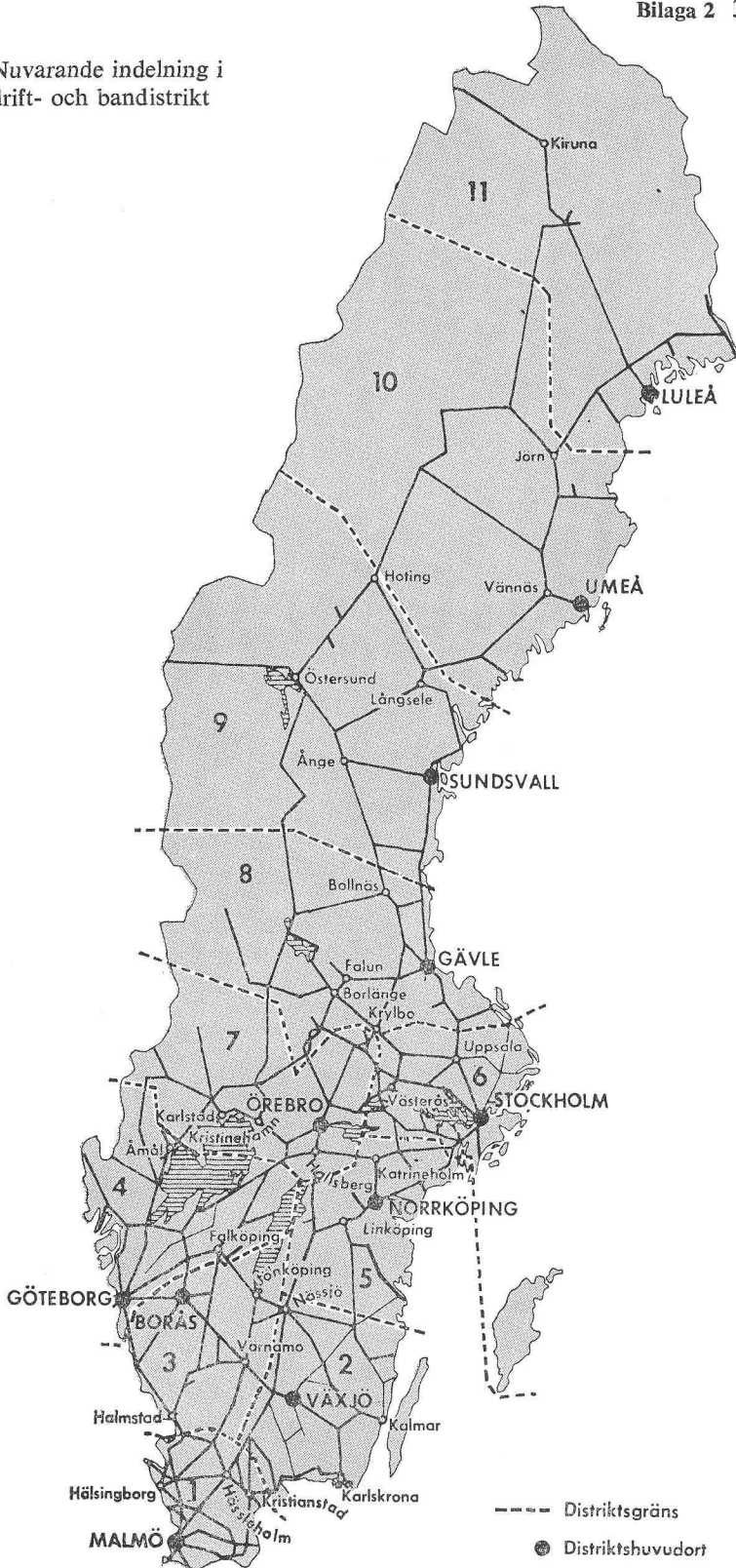
Ur protokollet:

Britta Gyllensten

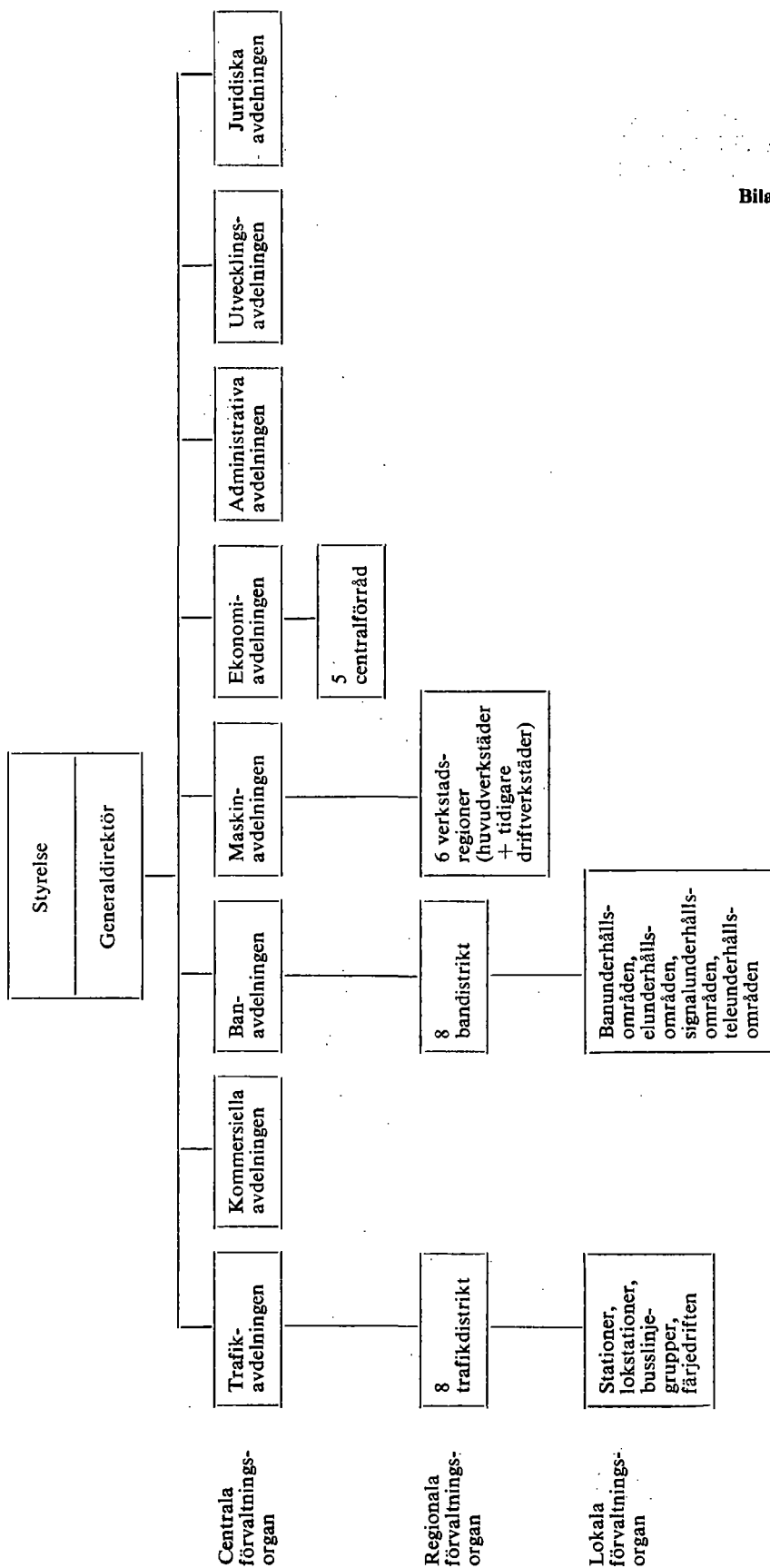
Tablå över SJ:s nuvarande huvudorganisation



Nuvarande indelning i
drift- och bandistrikt



Tablå över föreslagen huvudorganisation för SJ



Departementschefens
förslag till indelning i
trafik- och bandistrikt

