

Nr 1893

av herrar Andersson i Ljung och Nisser

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

Vad i proposition nr 133 anförs beträffande den organisatoriska indelningen i färre antal drifts- och bandistrikt synes vara så väl underbyggt att det kan accepteras. Härvidlag är den besparing som redovisas av icke oväsentlig betydelse. Det är oss motbjudande att gå emot en organisationsförändring syftande till en väsentlig besparing samtidigt som man kritiserar SJ för kostnadsökningar, vilka bl. a. tagit sig uttryck i höjda såväl biljett- som fraktp priser.

Däremot synes oss förslaget till lösningar inte alls påverkat av regionalpolitiska hänsyn. Ingen har kunnat undgå att märka vilka påfrestningar som utlokaliseringar från Stockholm medför. Detta gäller inte endast personalen i fråga. Funktionsstörningar, som kan sträcka sig över flera år, kan inte uteslutas. Med ledning av dessa erfarenheter synes oss lämpligt att alla ny- eller ometableringar inom förvaltningen också granskas ur lokaliseringssynpunkt. En sådan långsiktigare syn på lokaliseringsfrågor torde vara att föredraga framför flyttning av redan etablerade inrättningar. I detta fall kan därför följande invändningar mot placeringen av huvudorterna i den nya indelningen göras.

Vi anser att Växjö och Borås utan olägenhet bör kunna vara huvudorter i drifts- och bandistrikt 1 resp. 2 i stället för föreslagna Malmö och Göteborg. I propositionen framfördd tanke att de orter som förlorar sin betydelse som distrikts huvudorter skall vara kommersiella enheter synes välbetänkt. Som en följd av i denna motion ovan framfört förslag skall i konsekvens härmed Malmö och Göteborg bibehålla kommersiella distriktsenheter sorterande under trafikdistriktscheferna i Växjö och Borås. Dessa distriktsenheter, som skall svara för den regionala kommersiella verksamheten inom ett geografiskt område, som fastställs för varje enhet, synes rent av få naturligare geografisk avgränsning genom det i Malmö och Göteborg befintliga stora underlaget för dylik verksamhet.

Vad gäller SJ:s krigsorganisation måste i konsekvens med vad som föreslagits i förevarande motion gälla att som järnvägsbefälhavare skall utses cheferna för trafikdistrikten i Växjö, Borås, Stockholm, Örebro, Sundsvall och Luleå.

Slutligen, vad gäller huvudverkstäderna, har inte i propositionen förbragts några tyngre skäl varför huvudverkstaden i Ämäl skall lyda under huvudverkstaden i Göteborg. Tvärtom anföres att det för Ämåls del inte innebär någon annan förändring än vad organisationsförändringen i sig själv innebär. Det har inte heller anförts att någon ekonomisk vinst är att

göra med indragning av just Åmål som den enda av de sju regionala enheterna med huvudverkstad.

Med anledning av den svaga motiveringen för att Åmål skall upphöra att vara regional enhet samt med hänvisning till de regionalpolitiska hänsyn som vi ovan i motionen redovisat, föreslår vi att under SJ:s maskinavdelning fortfarande skall finnas sju regionala enheter - huvudverkstäder.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 133 beslutar

1. att huvudorten i trafik- och bandistrikten 1 och 2 skall vara Växjö respektive Borås,
2. att kommersiella distriktsenheter skall bibehållas i Malmö och Göteborg,
3. att inom SJ:s krigsorganisation som järnvägsöverbefälhavare utses cheferna för trafikdistrikten i Växjö, Borås, Stockholm, Örebro, Sundsvall och Luleå samt
4. att SJ:s maskinavdelning liksom tidigare skall bestå av sju regioner med nuvarande huvudorter.

Stockholm den 21 november 1972

ARNE ANDERSSON (m)

PER-ERIK NISSER (m)

i Ljung