Nr 133

Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad regional organisation av SJ; given Stockholms slott den 3 november 1972.

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.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs ånyo fram förslag till ändringar i nuvarande regionala organisation av SJ.

Förslaget som i viss mån innebär ett fullföljande av 1963 års omorganisation underbyggs bl. a. med en redovisning av de ändrade förutsättningar för den regionala verksamheten vilka skapats genom vidtagna rationaliserings- och organisationsåtgärder på central och lokal nivå.

Nuvarande elva driftdistrikt och elva bandistrikt föreslås ersatta av åtta trafikdistrikt och lika många bandistrikt. De geografiska gränserna för trafik- och bandistrikten förutsätts 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. Samtidigt föreslås att på dessa orter bibehålls särskilda kommersiella distriktsenheter lydande under distriktscheferna i resp. Malmö, Göteborg och Luleå. Avsikten är att dessa enheter — inom ett geografiskt område som fastställs för envar av dem — skall svara för den regionala kundbevakningen och marknadsföringen.

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

Den nya organisationen avses börja genomföras fr. o. m. den 1 juli 1973.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 3 november 1972

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, BENGTSSON, 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 verkställts av en särskild organisationsgrupp inom verket, framlagt förslag till ändring 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.

Över SJ:s organisationsförslag har ett antal myndigheter och organisationer yttrat sig. En förteckning över de ifrågavarande remissinstanserna och en sammanfattning av deras yttranden har redovisats i prop. 1971: 147 s. 2—3 och 18—25.

Efter remissbehandlingen underkastades förslaget en ingående prövning inom kommunikationsdepartementet. SJ:s förslag kunde därvid underbyggas med ett omfattande kompletterande material, som i flera fall hade efterlysts av remissinstanserna. Kungl. Maj:t förelade därefter 1971 års höstriksdag en proposition (prop. 1971: 147) med förslag till

ändrad regional organisation av SJ. I sitt betänkande i anledning av propositionen uttalade trafikutskottet (TU 1971: 27) bl. a., att det var av stor vikt — inte minst från företagsekonomiska synpunkter — att de organisatoriska förändringar av distriktsorganisationen vid SJ vidtas som genom den tekniska utvecklingen och trafikens förändringar i skilda hänseenden blivit mer eller mindre nödvändiga. Det framlagda organisationsförslaget ansågs emellertid behöva kompletteras med ytterligare överväganden beträffande de nya distriktens storlek och avgränsning samt valet av huvudorter. Därvid borde enligt utskottet ytterligare bedömas betydelsen i sammanhanget av bl. a. de näringsgeografiska och regionalpolitiska förhållandena i landets olika delar. I anslutning härtill borde också uppmärksammas lämpligheten av att bibehålla uppdelningen av distriktschefsfunktionen på två sidoordnade chefsbefattningar. Efter dessa kompletterande åtgärder borde organisationsfrågan på nytt föreläggas riksdagen.

I sammanhanget tog utskottet också upp frågan om möjliga rationaliseringar av verksamheten inom nuvarande organisatoriska ram. Enligt utskottet borde sådana åtgärder — som i och för sig ansågs i stor utsträckning ligga inom ramen för verksledningens befogenheter — drivas med kraft och omfatta alla nivåer inom såväl centralförvaltningen som de regionala och lokala förvaltningarna.

Riksdagen beslöt sedermera i enlighet med trafikutskottets förslag (rskr 1971: 333).

Efter riksdagsbehandlingen av organisationsfrågan har denna ytterligare övervägts i de av trafikutskottet angivna hänseendena, därvid hänsyn bl. a. tagits till under det senaste året vidtagna rationaliserings- och organisationsåtgärder.

Den följande redogörelsen bygger i huvudsak på samma disposition av materialet som i prop. 1971: 147.

II. Nuvarande organisation m. m.

Statens järnvägar är ett affärsdrivande verk. Enligt instruktionen (1965: 843) för statens järnvägar (ändrad senast 1972: 174) 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 elkraftförsörjning. 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 regionala 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 den centrala administrationen med placering i Stockholm uppgår f. n. till ca 1 800.

Den *regionala verksamheten* är uppdelad på elva driftdistrikt, elva bandistrikt, sju huvudverkstäder och fyra huvudförråd. Drift- och bandistriktens geografiska omfattning sammanfaller. Huvudorter för distrikten 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 driftdistriktschefen med att inom distriktet planera, samordna och leda samt utveckla och kontrollera verksamheten, som i första hand avser produktion och försäljning av transporttjänster. Driftdistriktsexpeditionerna är indelade i fyra sektioner — allmän sektion, trafiksektion, maskinsektion och försäljningssektion. Den allmänna sektionen är distriktskonsult i gemensamma funktioner, dvs. organisations-, personal- och ekonomifrågor. 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 resursbehoven vid lokstationerna och planeringen av lokpersonalens turlistor. Försäljningssektionen är konsult för transportförsäljningsfunktionen, dvs. har hand om den regionala marknadsbevakningen och försäljningen av godstransporter och resor. — Antalet anställda inom driftdistrikten uppgår till ca 28 750 mot ca 29 500 vid tidpunkten för prop. 1971: 147.

Bandistriktets förvaltningsorgan utgörs av bandistriktsexpeditionen. Expeditionens huvuduppgift är att som stabsorgan biträda bandistriktschefen med 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 och 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 bandistrikten uppgår till ca 8 500 mot ca 9 000 hösten 1971.

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 3 200 anställda mot ca 3 300 hösten 1971.

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 bandistrikten hör också särskilda *lokala förvaltningsorgan*. Inom driftdistrikten finns tre olika slags lokala enheter nämligen trafikområden, lokstationer/vagnstationer samt busslinjegrupper. Den lokala organisationen inom bandistrikten 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 ett trafikområde 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 bussgods 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 numera av 51 trafikområden, 34 lokstationer/vagnstationer, 19 busslinjegrupper, 98 banunderhållsområden, 35 elunderhållsområden, 34 signalunderhållsområden och 27 teleunderhållsområden. Detta innebär att sedan tidpunkten för prop. 1971: 147 antalet lokala enheter minskat med 52 inom driftdistrikten och med 12 inom bandistrikten. 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. 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. Ett av de mest utmärkande dragen i det hittills genomförda rationaliseringsarbetet har varit minskningen av personalantalet — trots en samtidig ökning av SJ:s godstransportarbete. Sålunda har antalet anställda sedan den nuvarande organisationen genomfördes år 1963 kunnat minskas med ca 12 700 eller med totalt ca 22 %. Enbart under de två senaste åren har personalminskningen uppgått till ca 2 600 man.

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 transsporttekniskt en omfattande och väl integrerad transportorganisation, och som transportföretag behöver SJ vidare en effektiv organisation för marknadsföring. Utvecklingen är mycket snabb på transportområdet vilket innebär att även framgent en fortlöpande anpassning krävs av organisationen 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 byggande/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 linjefunktioner.

Sambandet mellan produktions- och försäljningsfunktionerna är uppenbart för SJ:s del. Detta samband bör organisatoriskt inte brytas. Från teknisk och ekonomisk synpunkt är också sambandet mellan underhåll och byggande/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 byggande är också klart starkare än mellan underhåll och produktion. Som framgått av den tidigare redogörelsen har i den nuvarande organisationen 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.

Det viktigaste inslaget i den organisationsförändring som genomfördes år 1963 utgjordes av den ändrade utformningen av den regionala förvaltningen. De överväganden som resulterat i den tidigare nämnda avgränsningen i ansvars- och befogenhetshänseende mellan de olika huvudavdelningarna vid centralförvaltningen blev avgörande även för utformningen av den regionala organisationen. De olika huvudfunktionerna inom den totala verksamheten ansågs sålunda böra så långt möjligt hållas samman utmed tre vertikala linjer genom hela företagsorganisationen. För att skapa förutsättningar för en koncentrerad insats på produktions- och försäljningssidan resp. inom området underhåll och konstruktion/byggande och samtidigt undvika en splittring av de regionala ledningsfunktionerna på från kompetenssynpunkt alltför skilda ansvarsområden delades de äldre distrikten upp på i huvudsak två regionala organ — driftdistrikt och bandistrikt — med var sitt klart av-

gränsade ansvars- och befogenhetsområde, i princip anslutande till motsvarande avgränsning på central nivå. Som en tredje regional instans kan i detta sammanhang nämnas de maskinavdelningen underställda huvudverkstäderna.

Erfarenheterna hittills har visat att tillskapandet av denna organisationsstruktur frigjort resurser och medverkat till en intensifierad utvecklings- och rationaliseringsverksamhet i flera olika hänseenden.

Från de angivna grundläggande principerna vid 1963 års omorganisation gjordes emellertid några väsentliga undantag. Ansvaret för försäljningsfunktionen delades på central nivå 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 de i organisationen i övrigt sammanhållna produktions- och försäljningsaspekterna 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 förutsattes vid 1963 års organisation komma att tas upp till prövning vid ett senare tillfälle 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 organisation

Redan vid omorganisationen år 1963 förutsågs vissa olägenheter med nuvarande organisation. På grund av omfattningen av den strukturomvandling av organisationen som då genomfördes 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.

Det interna organisationsarbetet under tiden efter år 1963 har främst varit inriktat på en successiv anpassning av den lokala förvaltningen till de grundprinciper beträffande ansvarsfördelning och beslutsbefogenheter m. m. som bildade utgångspunkten för 1963 års förändringar av den centrala och regionala organisationen. På senare tid har även en successiv genomgång av den centrala förvaltningen påbörjats och redan lett till vissa resultat.

Vad gäller de *lokala organen* inom driftorganisationen har antalet enheter under perioden 1964—1970 kunnat minskas från 185 till 156, dvs. med ett trettiotal. Utvecklingen får ses mot bakgrund av bl. a. den fortgående förändringen av trafikstrukturen mot en allt större koncentration genom knutpunktstrafik, 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, automatisering av redovisningsarbetet och bokföringen. kraven på en ökad specialisering och effektivare administration med därav följande krav på större enheter osv.

Sedan förra året har en ytterligare kraftig reducering skett av antalet lokala enheter inom driftorganisationen, nämligen med ca 50 enheter till 104 enheter. Den stora förändringen sammanhänger främst med minskningen av antalet stationer/trafikområden. Dessa har sålunda kunnat minskas från 98 till 51 dvs. med nära hälften. Vid avgränsningen av de nya trafikområdena har en målsättning varit att skapa enheter med ett sådant kund- och trafikunderlag att även på lokal nivå kvalificerade specialister kan utnyttjas inom olika funktioner. Tonvikten har härvidlag lagts på planeringsfunktionen — särskilt terminalplanering och terminalledning — samt på aktivering av olika delar av den kommersiella verksamheten. I största möjliga utsträckning har även eftersträvats att ge trafikområdena gränser som stämmer överens med läns- och kommungränser.

De genomförda förändringarna på lokal nivå har för distriktscheferna medfört att antalet underställda chefer minskat. Den kvalitativa förstärkningen av den kvarvarande lokala förvaltningen har samtidigt skapat ökade möjligheter till delegering av befogenheter från regional instans.

Även inom banavdelningens verksamhetsområde har som framgått av den tidigare redogörelsen antalet lokala enheter fortsatt att minska.

Sammantaget har denna fortgående strukturrationalisering på lokal nivå gjort en översyn av distriktsorganisationen alltmer angelägen. I vissa fall måste distrikten utvidgas geografiskt redan av det skälet att de nuvarande distriktsexpeditionernas administrativa resurser och specialfunktioner eljest inte kan utnyttjas effektivt.

I detta sammanhang bör också omnämnas den sedan sommaren 1971 pågående successiva genomgången av den *centrala organisationen*. Målsättningen är därvid att i än högre grad inrikta arbetet inom centralförvaltningen på samordning och planering av verksamheter och resursutnyttjande i stort och på sikt samt att handha ofrånkomliga specialistfunktioner.

Genomgången har hittills resulterat i att ny organisation fastställts för centrala driftavdelningen, centrala banavdelningen, kommersiella avdelningen och transportredovisningssektionen inom ekonomiavdelningen. Ändringarna, som innebär en uppstramning och koncentration av administrationen inom och mellan berörda arbetsområden, har medfört att antalet administrativa chefsområden minskat. För centrala driftavdelningen är det en minskning från ca 75 till 35 och för centrala banavdelningen från ca 60 till 25. Bl. a. har antalet chefsnivåer under avdelningschef reducerats till två mot tidigare tre varigenom informationsvägarna kortats. Personalbehovet har minskat med 25—30 %.

Undersökningar pågår f. n. i fråga om maskinavdelningen, administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen i övrigt. Efter kommande årsskifte kommer undersökningen av utvecklingsavdelningen och juridiska avdelningen att sättas i gång och våren 1973 beräknas hela den centrala administrationen vara genomgången.

Den centrala organisationsöversynen sker med utgångspunkt från SJ:s primärfunktioner produktion och transportförsäljning. Övriga funktioner anpassas därvid till det behov som primärfunktionerna har av medverkan för att verksamheten skall kunna bedrivas ändamålsenligt och effektivt.

Centrala driftavdelningens nya organisation har mot bakgrund av angivna utgångspunkt getts en mer kundinriktad karaktär med bl. a. en sektion för godstrafik och en för persontrafik. Kommersiella avdelningen har i sin nya organisation likaledes en sektion för godstrafik och en för persontrafik. Genom denna likformiga organisation förenklas det viktiga samarbetet mellan produktion och försäljning.

Den centrala organisationsgenomgången bygger bl. a. på förutsättningen att i möjlig mån delegera ansvar och befogenheter samt att decentralisera arbetsuppgifter. Förutsättningarna för detta ökar med större distrikt som kan sysselsätta kvalificerade specialister. Det är härvidlag viktigt att distrikten är likformiga så att den avsedda delegeringen kan bli likartad.

Distriktsgränserna har i flera hänseenden visat sig 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 svårigheter vid samordningen av SJ:s trafikplanering

och den planering som sker på länsplanet. Detta har varit ett problem främst från central och regional synpunkt.

Ett särskilt problem utgör slutligen den nuvarande *maskintjänstens* organisation. Olägenheterna härvidlag är emellertid inte enbart av regional karaktär. Den på maskinavdelningen resp. driftavdelningen uppdelade underhållstjänsten har skapat oklarheter i ansvarshänseende på alla nivåer. Särskilt på regional nivå har emellertid 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 utnyttjandet 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 trafikplaneringsoch marknadsföringsuppgifterna.

Uppdelningen inom den lokala driftorganisationen på lokstationer/vagnstationer — med blandad administrativ och teknisk verksamhet, varav den sistnämnda närmast har samband med maskintjänsten — och vanliga stationer/trafikområden 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. En långtgående delegering av ansvar och befogenheter är alltså nödvändig för att göra den kostnadskrävande administrationen mindre och effektivare. De hittills genomförda organisationsförändringarna på central och lokal nivå har väsentligt ökat möjligheterna för en sådan effektivisering av verksamheten. Om dessa möjligheter skall kunna utnyttjas på ett tillfredsställande sätt krävs nu en anpassning även av den regionala organisationen. Delegeringen tillsammans med en ytterligare mekanisering av olika arbetsmoment förutsätter en regional förvaltning med bl. a. större enheter än f. n.

I det följande redovisas den närmare innebörden av SJ:s organisationsförslag samt de justeringar härav som föreslogs i prop. 1971: 147.

2. Den regionala 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 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 det nu ansetts nödvändigt och lämpligt att minska antalet distrikt. Det föreslås 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 personalbehovet 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 alltjämt stor betydelse. Samtidigt måste hänsyn också tas till i vissa hänseenden ändrade förutsättningar. Betydelsen av en övergripande regional samhällsplanering har sålunda ökat. Samhällets regionala planeringsorgan har för-

stärkts. Med transportapparatens 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 det ansetts 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 i 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 bandistrikten till antal och utformning bör överensstämma med trafikdistrikten.

Gränserna för de till såväl länsgränserna som de näringsgeografiska förhållandena anpassade nya trafik- och bandistrikten har mot bakgrund av de sålunda uppställda kraven 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 dessa tre distrikt 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 Stockholms-distrikten avsevärt mindre omfattning. Av nuvarande distrikt överföres i huvudsak Uppsala län samt delar av Södermanlands och Västmanlands län till de nya tredje, femte och sjätte distrikten med Norrköping, Örebro och Gävle som huvud-

orter. De nya gränsdragningarna är resultatet av dels den anpassning till länsgränserna som enligt det föregående eftersträvats, dels övervägande angående den optimala storleken av distrikten med hänsyn till trafikvolym och andra dimensionerande faktorer. Konsekvenserna av de tidigare planerade och numera genomförda organisationsförändringarna inom den lokala förvaltningen, för vilka redogjorts i det föregående, har därvid också beaktats. Beträffande de gränsdragningar som berör de nuvarande Växjö-, Borås- och Umeå-distrikten 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 Norrköpings-distrikten skulle minska på ett sätt som kunde motivera en indragning. Även Malmödistriktet får i så fall en otillfredsställande omfattning. Problemet med de nuvarande Växjö-distrikten anses närmast vara att området öster om Vättern, söder om Stockholm och norr om Malmö-regionen 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 Örebro-distrikten 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 Örebro-distrikten. Borås-distrikten kan inte rimligen behållas med deras 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 Borås-regionens anknytning till Göteborg.

I fråga om gränsdragningen mellan Luleå- och Sundsvalls-distrikten har SJ också haft att utgå från att de nuvarande Umeå-distrikten 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 de nuvarande distrikten, har i och för sig starka samband med dessa, 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 Örebro-

distrikten. 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.

Efter en ingående bedömning av det av SJ redovisade förslaget och med beaktande av de synpunkter som framkommit vid remissbehandlingen konstaterade departementschefen i prop. 1971: 147 att bärande skäl utan tvekan förelåg för en bättre anpassning av SJ:s distriktsorganisation till de successivt ändrade förutsättningarna för verksamheten. Grundtanken i SJ:s förslag ansågs således böra accepteras. Även principen om en bättre anpassning till länsgränserna av de nya distrikten och förslaget om en minskning av antalet distrikt från elva till åtta godtogs. I fråga om den närmare geografiska avgränsningen av distrikten föreslogs dock i propositionen vissa avvikelser. Sålunda förordades att de nuvarande Umeå-distrikten som enligt SJ borde anknytas till Västernorrlands och Jämtlands län med huvudort i Sundsvall i stället skulle sammanföras med Norrbottens län med Luleå som huvudort. Vidare föreslogs att i de blivande Stockholms-distrikten — som kraftigt begränsats i förhållande till nuläget — skulle inrymmas även Uppsala län med hänsyn bl. a. till det mellan Stockholms- och Uppsala-regionerna ökande samverkansintresset i trafikförsörjningsfrågor.

Maskintjänsten

Den modernisering av rullande materiel som pågår medför att underhållsbehov och underhållsmetoder successivt förändras. Detta 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 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 banfunktio-

nen 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 Göteborgs-regionen. 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 funktionellt indelad verkstadsorganisation 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 av SJ 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.

Efter de organisatoriska förändringar som enligt det föregående slutförts sedan förra hösten inom driftdistriktens lokala förvaltning återstår i huvudsak endast i det följande förutsatta åtgärder med avseende på lok- och vagnstationerna för att målet för anpassning av den lokala organisationen skall vara uppnått.

I och med att verkstadstjänsten i sin helhet nu avses överförd till maskinavdelningen, kommer sålunda en integration att ske av de kvarvarande funktionerna inom lok- och vagnstationerna. Den del av vagntjänsten 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 inom de nya trafikområdena.

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 huvudförråd 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 koncentration 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.

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 distriktschefer 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. Detta material har ytterligare övervägts vid den fortsatta behandlingen av organisationsfrågorna inom kommunikationsdepartementet. Inom trafik- och bandistrikten har det framtida personalbehovet sålunda bedömts till sammanlagt ca 880 man. I nuvarande distriktstjänst är personalantalet ca 1 085 man. För att få ett rättvisande mått på personalbesparingen — som alltså uppgår till ca 200 man — har vissa tjänster vid de nuvarande distrikten uteslutits vid jämförelsen. Kostnaderna för den regionala distriktsorganisationen beräknas till följd av det minskade personalantalet nedgå med ca 13,5 milj. kr. per år uttryckt i nu aktuellt prisläge.

Samordningen av verkstadstjänsten — med de möjligheter till integration och strukturrationalisering som därigenom öppnas — beräknas försiktigt bedömt successivt leda till en årlig mindrekostnad av ca 19,5 milj. kr.

I fråga om förråds- och lagerhållning ligger vinsten av föreslagen omorganisation framförallt i förväntat resultat från planerad koncentration av vissa rutiner. Detta beräknas medföra en årlig besparing av drygt 2 milj. kr.

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

Sammanfattningsvis konstaterar SJ i sin framställning 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 underhållssidan, vilket innebär fördelar i olika hänseenden.

4. Genomförandet

SJ hade i sin framställning utgått från att den ändrade organisationen skulle gälla fr. o. m. den 1 juli 1971. Med de förutsättningar som nu gäller torde den lämpliga tidpunkten vara den 1 juli 1973. Genomförandet förutsätts kräva viss övergångstid. SJ hemställer om bemyndigande att vidta i sammanhanget erforderliga övergångsanordningar.

Departementschefen

Transportsektorn har under de senaste årtiondena ställts inför successivt ökade krav. Det har gällt nya och ändrade transportbehov såväl vad avser gods- som persontransporter. Behoven har tillgodosetts genom ett växande trafikarbete och genom transportformer, som inneburit en fortlöpande anpassning till transportmarknadens och den tekniska utvecklingens krav. I detta trafikarbete har de olika transportgrenarna tagit del med en arbetsfördelning, som växlat med hänsyn till arten av trafikuppgifterna.

Trafikgrenarnas möjligheter att göra sig gällande på transportmarknaden påverkas givetvis av den trafikpolitik som förs. Därutöver är de i hög grad beroende av trafikgrenarnas och trafikföretagens förmåga och vilja till teknisk utveckling, rationalisering och marknadsmässig anpassning.

I anslutning härtill vill jag erinra om att Kungl. Maj:t bemyndigat mig att tillkalla sakkunniga för att utreda olika trafikpolitiska frågor. De sakkunniga skall i särskild grad inrikta sitt arbete på utveckling av handlingsnormer och övervägande av åtgärder, som på ett mer verksamt sätt kan bidra till en samhällsekonomiskt riktig utveckling av trafikarbetet. I uppdraget ingår bl. a. en översyn av SJ:s taxor med sikte på att ge dessa en sådan utformning att de i önskvärd utsträckning stöder marknadsföringen av SJ:s transporttjänster och i högre grad medverkar till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet. I uppdraget ingår vidare att behandla frågan om SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatredo-

visning av dessa. Därvid skall perspektivet vidgas så att man får en handläggningsordning, som även innefattar en realistisk prövning av ifrågavarande nät med hänsyn till de alternativa transportmöjligheter som kan stå till buds.

Utöver rimliga trafikpolitiska betingelser för järnvägstrafiken krävs emellertid ett fortlöpande energiskt utvecklings- och rationaliseringsarbete för att järnvägstrafiken på sikt verkligen skall kunna erbjuda transportalternativ för olika slag av transportuppgifter. Detta gäller från såväl samhälls- som företagsekonomiska utgångspunkter. De åtgärder som härvidlag behövs har till en del karaktären av ett mera fortlöpande rationaliseringsarbete, inriktat på tekniska och driftmässiga förhållanden och administrativa och ekonomiska rutiner. Det krävs emellertid också tid efter annan en mera allmän översyn och omprövning av SJ:s administrativa och tekniska organisation för att denna skall hållas i takt med utvecklingen.

Beaktas skall här den personalintensiva karaktären hos SJ:s verksamhet. Ca 75 % av driftkostnaderna utgörs sålunda av personalkostnader. Detta förutsätter en målmedveten inriktning på personalbesparande åtgärder. Inte minst gäller det att se till att administrationen inte — genom orationell utformning eller överdimensionering — blir en belastning, som hämmar företagets möjligheter till tidsenlig utveckling och anpassning. Om sådana möjligheter till omprövningar av organisationen och till personalbegränsningar inte ges, är det uppenbart att SJ:s marknadsmöjligheter kommer att begränsas och att kostnaderna för SJ:s trafikarbete — vare sig de tas ut avgifts- eller skattevägen — kommer att utgöra en orimlig belastning för allmänhet och näringsliv.

En mera allmän översyn av SJ:s organisation verkställdes åren 1961 och 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. Senare, fr. o. m. den 1 juli 1971 tillkom den juridiska 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 sorterande 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. Den organisationsgrupp inom SJ, vars förslag låg till grund för omorganisationen, förutsåg emellertid i sin slutrapport att på viss sikt behov av en ytterligare anpassning av organisationen skulle uppkomma, bl. a. i fråga om distriktens antal, distriktsgränserna och antalet lokala enheter. 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 angiven omorganisation genomfördes har — som jag tidigare framhållit — en betydande rationalisering ägt rum inom SJ. En sådan har som nämnts varit nödvändig för att möta kostnadsutvecklingen och hävda SJ:s ställning på transportmarknaden. Rationaliseringen har — i takt med de möjligheter som bl. a. den tekniska utvecklingen erbjuder — lett till en väsentlig personalminskning. Det kan konstateras att denna har kunnat ske samtidigt som en kraftig ökning ägt rum av främst SJ:s godstransportarbete. Sålunda har från år 1964 antalet anställda minskat med ca 22 % samtidigt som godstransportarbetet haft en genomsnittlig ökning med ca 4 % per år. 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 samt 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 en betydande minskning skett av antalet lokala enheter — trafikområden, vagn- och lokstationer och busslinjegrupper. Inom bandistrikten har en motsvarande utveckling skett.

Då Kungl. Maj:t hösten 1971 lade fram en proposition angående ändrad regional organisation av SJ, kunde jag i anslutning därtill konstatera, att exempelvis inom driftorganisationen antalet lokala enheter från år 1964 till år 1970 minskat från 185 till 156, dvs. med ett trettiotal. Sedan förra året har en ytterligare mycket kraftig reducering skett av antalet lokala enheter inom driftorganisationen, nämligen med 52 enheter till 104 enheter. Den stora förändringen sammanhänger främst med neddragningen av antalet lokala trafikområden — från 98 till 51. Bakom denna reform, som genomfördes per den 1 oktober 1972, ligger

en strävan att ge driftavdelningens lokala administration en geografiskt och funktionellt lämpligare avgränsning. Den nya organisationen innebär som tidigare nämnts bl. a., *att* de nya trafikområdena får ett eget underlag för kommersiell verksamhet av någon betydelse och utrymme för en aktivering av kundtjänsten på lokalt plan, *att* de ges underlag för rationell terminalplanering och terminalledning och *att* de får en sådan omfattning att kvalificerade experter kan utnyttjas inom väsentliga funktioner. I huvudsak har de nya trafikområdena anpassats med hänsyn till läns- och kommungränser. Genom reformen — som även möjliggör en viss minskning av lokal administrativ personal — skapas förutsättningar för att vidga de lokala befogenhetsramarna och därmed i inte oväsentlig utsträckning förenkla beslutsprocessen.

Rationaliseringen på lokal nivå med betydande reducering av drift- och underhållspersonal har inte följts av en motsvarande utveckling inom drift- och bandistriktens regionala organ — drift- och bandistriktsexpeditionerna — vilka i dagens läge totalt sett är klart överdimensionerade. Rationaliseringen på fältet och organisationsförändringarna på lokal nivå måste här med nödvändighet följas upp av en motsvarande organisatorisk anpassning och rationalisering av den regionala administrationen.

I det tidigare redovisade organisationsförslag, som SJ lade fram hösten 1970, drog SJ konsekvenserna av den dittillsvarande utvecklingen och förordade en begränsning av antalet drift- och bandistrikt. Förslaget var föremål för remissbehandling och underkastades därefter en ingående prövning inom kommunikationsdepartementet. SJ:s förslag kunde därvid underbyggas med ett omfattande kompletterande material, som i flera fall hade efterlysts av remissinstanserna. Efter riksdagens ställningstagande vid 1971 års riksdags höstsession har SJ:s förslag ytterligare övervägts. Därvid har kunnat beaktas de fortsatta organisatoriska förändringar på lokal och även central nivå, som skärpt kraven på en ändrad regional organisation.

SJ:s föreliggande förslag innebär i viss mån ett fullföljande av den av 1963 års riksdag beslutade omorganisationen. SJ har redovisat den vid tidpunkten för förslagets avgivande genomförda koncentrationen av den lokala verksamheten, vilken i motsvarande mån begränsat distriktschefernas kontaktnät. De ökade möjligheterna till delegering av befogenheter påtalas. SJ uppehåller sig också vid den bristande balans mellan olika distrikt, som utvecklingen lett till. Verksamheten inom vissa distrikt har sålunda haft en alltför begränsad omfattning för att distriktsexpeditionernas resurser och specialfunktioner 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 förhållan-

den har SJ föreslagit en begränsning av antalet drift- och bandistrikt från f. n. elva till åtta.

Som jag uttalade i fjolårets proposition kan jag helt ansluta mig till SJ:s uppfattning om behovet av att anpassa distriktsorganisationen till de väsentligt ändrade förutsättningarna för verksamheten. 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 regional 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.

Jag vill i anslutning härtill erinra om den omorganisation, som f. n. pågår inom SJ:s centralförvaltning inom ramen för SJ:s egna befogenheter. Omorganisationen syftar till att i högre grad än tidigare inrikta arbetet på samordning och planering av verksamheten och utnyttjandet av befintliga resurser samt på handhavande av ofrånkomliga specialistfunktioner. Genomgången har hittills resulterat i att ny organisation fastställts för centrala driftavdelningen, centrala banavdelningen, kommersiella avdelningen samt transportredovisningssektionen inom ekonomiavdelningen. Dessa ändringar har bl. a. lett till att antalet administrativa chefsområden har minskat i fråga om driftavdelningen från ca 75 till 35 och i fråga om banavdelningen från ca 60 till 25, att antalet chefsnivåer under avdelningschef reducerats till två mot tidigare tre och att personalbehovet inom berörda enheter minskat med 25 à 30 %. Organisationsgenomgången fortsätter med maskin- och utvecklingsavdelningarna, administrativa och juridiska avdelningarna samt ekonomiavdelningen i övrigt.

Den angivna översynen av centralförvaltningens organisation bygger bl. a. på förutsättningen att i möjlig mån delegera befogenheter och ansvar. Förutsättningarna härför ökar med större och inbördes bättre avvägda distrikt, som genom omfattningen av sin verksamhet har underlag för att sysselsätta den expertis som behövs.

Det finns sålunda starka skäl för en anpassning av den regionala organisationen. Jag finner också — med beaktande av olika inverkande faktorer 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.

Riksdagens trafikutskott har vid sin behandling av 1971 års proposition erinrat om den från personalhåll aktualiserade tanken på en eventuell återgång till en tidigare ordning med en gemensam distriktschefsfunktion i stället för den nuvarande ansvarsuppdelningen på två sidoordnade distriktschefer. I anslutning härtill vill jag framhålla, att

den nuvarande uppdelningen på drift- och bandistrikt bygger på de nära samband som finns dels mellan transportförsäljningen och dispositionen av transportresurserna — tåg- och busstrafik med terminalanordningar — dels mellan tekniskt underhåll och byggande av fasta anläggningar. Uppdelningen bygger vidare på de artskilda kompetenskrav som resp. uppgifter ställer. Det gäller i det ena fallet transportförsäljning och bevakning av transportmarknaden samt trafikplanering och trafikledning, i det andra fallet uppgifter inom i huvudsak ban-, bro- och husbyggnadsteknik, starkströms-, signal- och teleteknik. Samtidigt finns givetvis behov av samråd och samordning i förhållandet mellan drift- och bandistriktsfunktionerna. En sådan underlättas av resp. distriktsexpeditioners förläggning till samma orter och överensstämmelsen i distriktens geografiska avgränsning. Det bör också tilläggas att en sammanläggning av drift- och bandistrikten skulle innebära att dessa centralt — vid nuvarande indelning av centralförvaltningen på huvudavdelningar, vilken i stort befunnits ändamålsenlig — kom att sortera under två avdelningschefer, alternativt direkt under generaldirektören. Båda alternativen innebär olägenheter. I fråga om det senare alternativet kan konstateras att det vid 1963 års omorganisation var en ledande tanke att rätta till den tidigare ordningen som innebar att ett alltför stort antal enheter var direkt underställda generaldirektören, vilket försvårade ledningen av företaget. Med hänsyn till anförda förhållanden och eftersom erfarenheterna av uppdelningen på drift- och bandistrikt är positiva ser jag ingen anledning att nu föreslå någon ändring. Jag förutsätter emellertid att SJ har sin uppmärksamhet riktad på frågan och — för det fall den fortsatta utvecklingen på sikt skulle ge anledning till ändrad bedömning — för Kungl. Maj:t framlägger härav betingade förslag.

I fråga om driftdistriktens benämning kan dessa i anslutning till en ändrad organisation lämpligen ändras till trafikdistrikt och benämningen driftavdelning i konsekvens härmed till trafikavdelning.

Vid den geografiska avgränsningen av trafik- och bandistrikten 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 bandistrikten 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.

SJ:s förslag innebär att de nuvarande Växjö-, Borås- och Umeå-distrikten avvecklas. Dessa tillhör — med hänsyn till olika relationstal avseende gods- och persontrafik, tillgänglig personal m. m. — de små distrikten. I fråga om den från näringslivs- och marknadsbevakningssynpunkt betydelsefulla godstrafiken är de angivna distrikten — mätt i antal lastade och lossade vagnar — bland de klart minsta. 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 enligt SJ:s förslag i de nya Norrköpings-, Örebro- och Gävle-distrikten.

Liksom vid förra årets propositionsbehandling av organisationsfrågan kan jag i stort ansluta mig till de grunder som varit vägledande för SJ:s geografiska avgränsning av trafik- och bandistrikten. 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 distriktsgränserna. Jag vill i sammanhanget erinra om den länsvisa regionala trafikplanering, som Kungl. Maj:t uppdragit åt länsstyrelserna att genomföra under de närmaste åren. Denna planering utgör ett särskilt skäl för att låta SJ:s distriktsgränser följa länsgränserna. Härför 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 dirikt 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 redan i fjol angivna 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 distrikten tillgodose särskilda sambandsbehov. I övrigt vill jag erinra om den möjlighet SJ enligt sin instruktion har att — inom ramen för beslutad indelning i antal distrikt — vid behov och med hänsyn till utvecklingens krav anpassa distriktens gränser.

I fråga om Växjö- och Borås-distrikten — som föreslås avvecklade — 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 funnit avgörande skäl tala för den av SJ förordade lösningen, som innebär att de berörda områdena delas upp 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 ra-

men för ett sålunda utvidgat distrikt, i vilket huvudorten blir Luleå. Med avvikelse från SJ:s förslag förordar jag alltså denna lösning.

Vissa remissinstanser har — som redovisats i fjolårets proposition — uppehållit sig vid den kraftiga begränsning som föreslagits av de nuvarande Stockholms-distrikten. Därvid har påtalats sambanden mellan transporterna inom mälarregionen och den samhörighet som näringslivet känner inom detta område. Angivna omständigheter 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 Stockholmsregionen 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 vissa klara näringsgeografiska samband med dessa. 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 önskvärdheten 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. 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 3*.

Vid behandlingen av SJ:s förslag och i debatten kring detta har — närmast med tanke på de orter där distriktsexpeditionerna föreslås indragna — framhållits betydelsen för näringslivet i berörda län av att ha

nära kommersiella kontakter med SJ:s regionala organ. Jag hyser i och för sig alltjämt uppfattningen att detta kommersiella kontaktbehov väl kan tillgodoses inom ramen för den föreslagna ändrade distriktsindelningen. Det skall här också erinras om det förhållandet, att de nya lokala trafikområdena kommer att inrymma förstärkta kommersiella funktioner, som möjliggör en aktivering på lokal nivå av kundkontakter och marknadsbevakning.

Jag har emellertid tagit intryck av den oro man uppenbarligen hyser och är beredd att föreslå, att man tills vidare på de tre angivna hittillsvarande distriktshuvudorterna — Växjö, Borås och Umeå — bibehåller kommersiella distriktsenheter sorterande under trafikdistriktscheferna i resp. Malmö, Göteborg och Luleå. Tanken är då att dessa enheter — inom ett geografiskt område som fastställs för varje enhet — skall svara för den regionala kommersiella verksamheten. Med detta arrangemang — i förening med förstärkningen på lokal nivå av de kommersiella aktiviteterna — får anses att rimlig hänsyn tagits till näringslivets intresse och de regionalpolitiska aspekterna överhuvudtaget.

Genom begränsningen av antalet trafik- och bandistrikt kommer distriktsadministrationen — som f. n. sysselsätter drygt 1 400 anställda — att på viss sikt kunna rationaliseras i betydande omfattning. Sannolikt kommer personalbehovet att minska med inemot 200 personer. Därvid har bortsetts från den personal, som inom de nuvarande driftdistriktsexpeditionerna handlägger ärenden rörande underhåll av den rullande materielen och som enligt det följande — i samband med en föreslagen 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 utökade uppgifterna med i huvudsak oförändrat personalantal.

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

I anslutning till det föregående vill jag liksom tidigare 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, repara-

tion och underhåll av spårbunden rullande materiel. Förslaget innebär att de till de nuvarande driftdistrikten knutna driftverkstäderna vid lok- och vagnstationerna 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 revisionsintervall, utveckling mot komponentbyten i stället för reparation etc. — vilket ökar 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 anfört om lösningen av uppkommande personalproblem gäller i tillämplig utsträckning även i detta sammanhang.

I fråga om handhavandet av de kvarvarande uppgifterna vid de nuvarande lok- och vagnstationerna 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 rationaliseringseffekter och personalbesparingar att kunna uppnås.

En sammanfattande tablå över mitt förslag till ny huvudorganisation för SJ torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 4.*

SJ:s beräkning av den ekonomiska vinsten genom omorganisationen anser jag rimlig. Dock har man att räkna med viss reducering med hän-

syn till vad jag i det föregående förordat i fråga om bibehållande av kommersiella distriktsenheter i Växjö, Borås och Umeå. 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 1973. 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

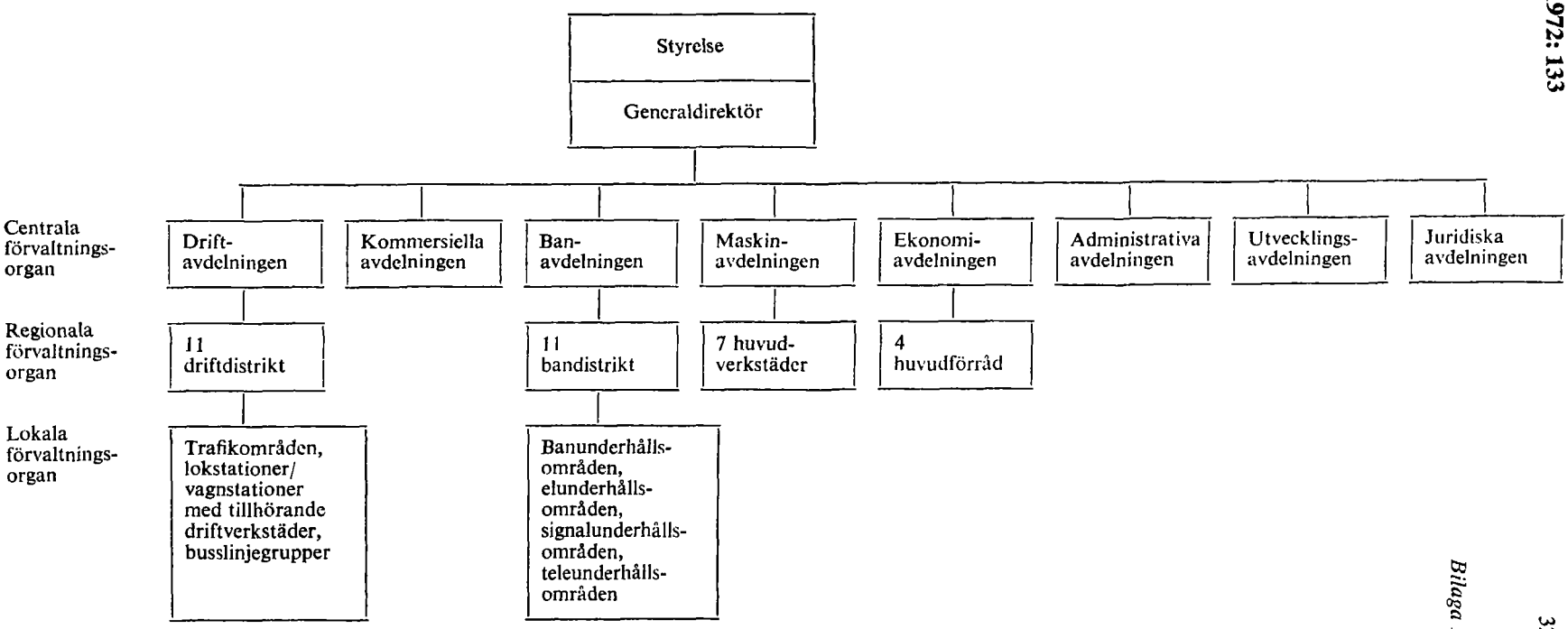
att godkänna de riktlinjer för ändrad regional organisation av SJ som jag förordat i det föregående.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

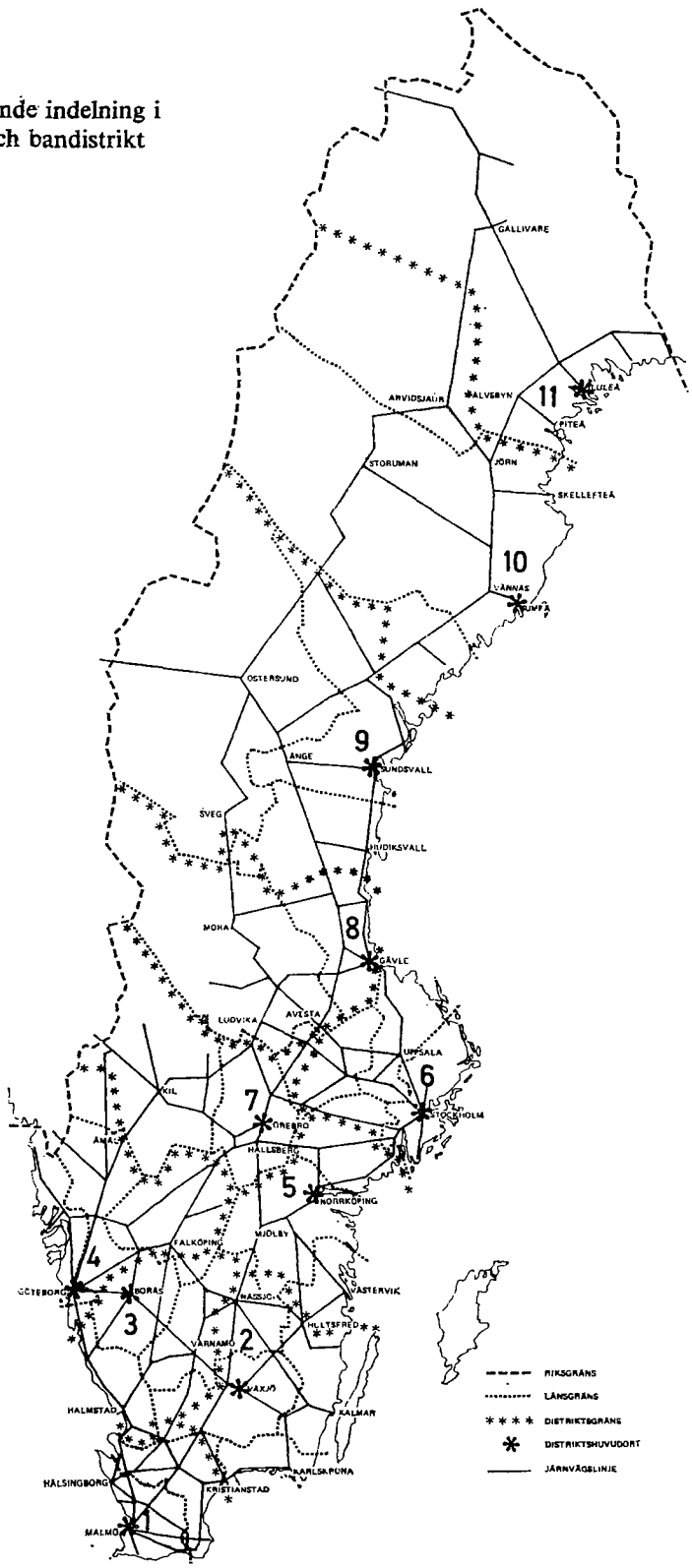
Britta Gyllensten

Tabla över SJ:s nuvarande huvudorganisation



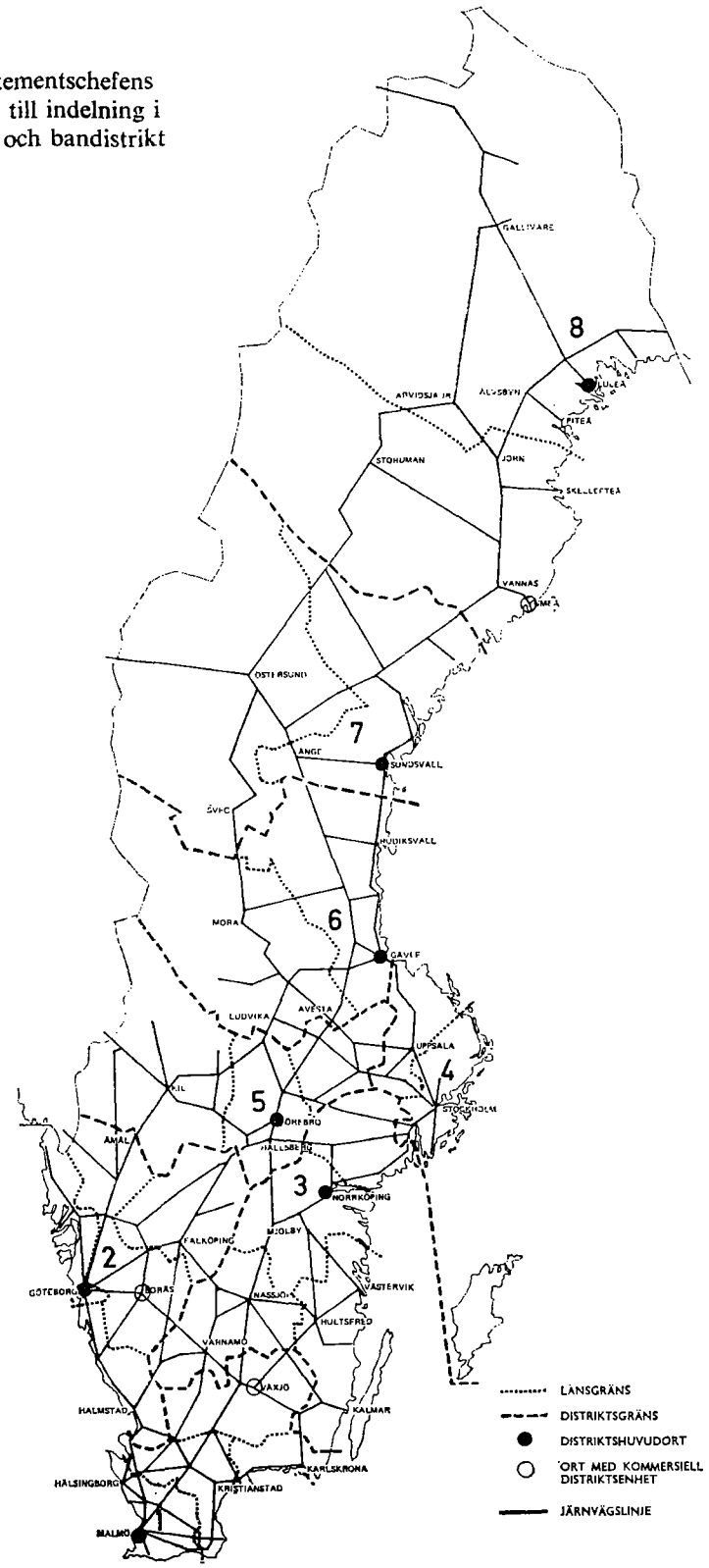
Bilaga 2

Nuvarande indelning i drift- och bandistrikt



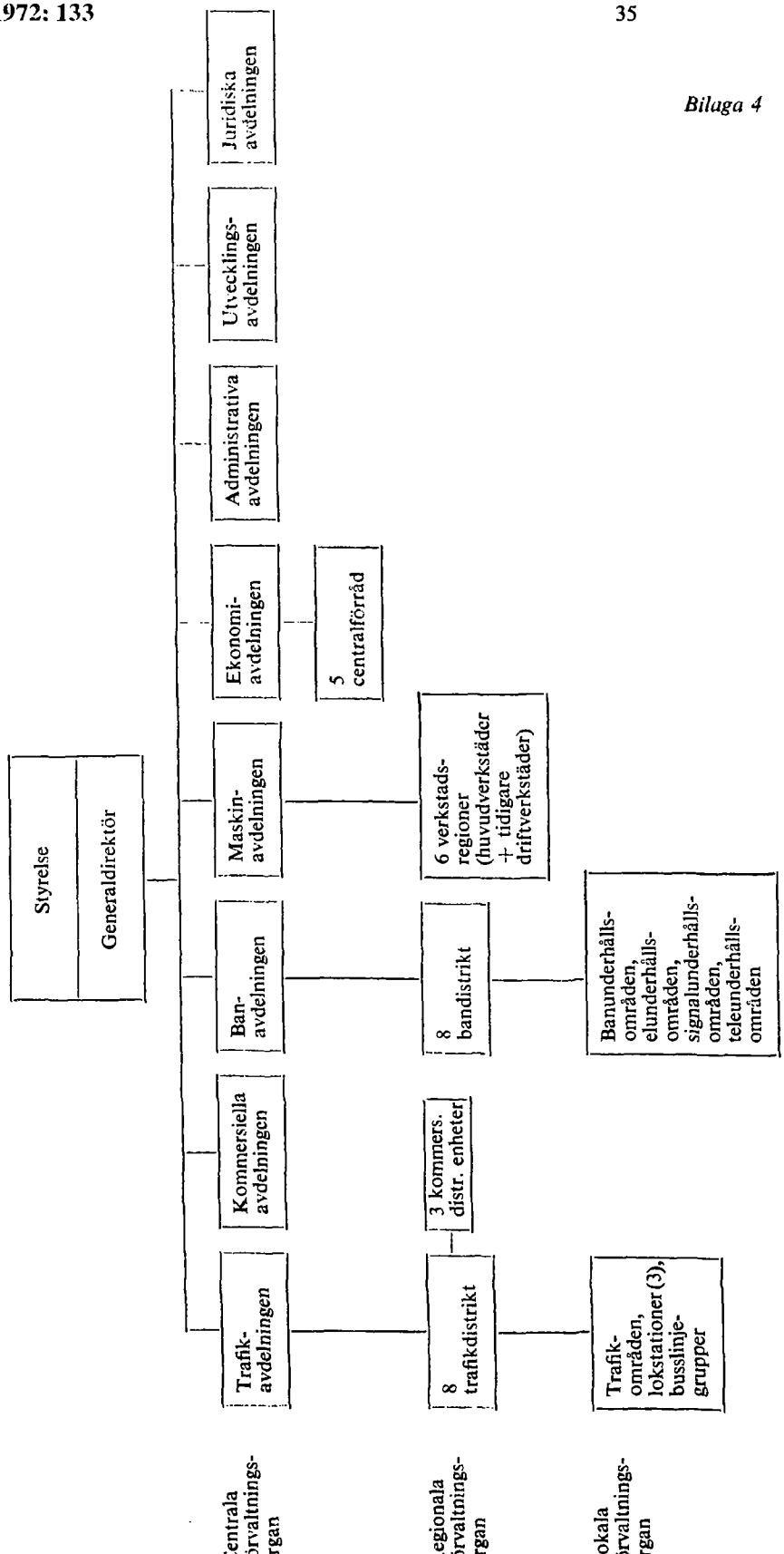
Bilaga 3

Departementschefens förslag till indelning i trafik- och bandistrikt



Bilaga 4

Tablå över föreslagen huvudorganisation för SJ



MARCUS BOKTR. STOCKHOLM 1972 720539