

Nr 22

Trafikutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972: 133 angående ändrad regional organisation av SJ jämte motioner.

Propositionen

Kungl. Maj:t har i propositionen 1972: 133 under återopande av utdrag av stadsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 november 1972 föreslagit riksdagen att godkänna en ändrad regional organisation av SJ enligt vad i propositionen anförts.

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 förrädsverksamheten föreslås viss organisatorisk omläggning.

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

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1972: 1839 av herrar Winberg (m) och Nordgren (m) vari hemställets A. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om principerna för distriktsindelningen och B. att riksdagen uttalar i första hand att Umeådistrikten bör behållas och — om detta yrkande icke skulle bifallas — att Umeådistrikten förenas med Sundsvallsdistrikten,

dels motionen 1972: 1893 av herrar Andersson i Ljung (m) och Nisser (m) vari hemställets att riksdagen vid behandlingen av propositionen beslutar 1. att huvudorten i trafik- och bandistrikten 1 och 2 skall vara Växjö resp. 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,

dels motionen 1972: 1894 av herr Carlstein m. fl. (s) vari hemställets att riksdagen måtte besluta 1. att de nu föreslagna kommersiella enheterna får en permanent karaktär, 2. att inga indragningar av dessa enheter får ske utan riksdagens hörande, 3. att omplaceringen av personal skall ske successivt med hänsyn till regionalpolitiska skäl och personalskäl,

dels motionen 1972: 1895 av herrar Gustafsson i Byske (c) och Nilsson i Tvärålund (c) vari hemställets att riksdagen godkänner förslaget i vad gäller omorganisation av maskintjänsten samt i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att beslut angående SJ:s regionala organisation må uppskjutas i avvaktan på resultatet av den pågående regionala trafikplaneringen samt att det ytterligare må utredas på vilket sätt SJ:s organisation bör utformas för att stödja de regionalpolitiska målsättningarna,

dels motionen 1972: 1896 av herr Hammarberg m. fl. (s) vari hemställets att riksdagen som sin mening ger till känna 1. att Västmanlands län bör tillhöra Stockholms trafik- resp. bandistrikt, 2. att den åkande maskintjänsten organiseras i enlighet med vad i motionen anförts,

dels motionen 1972: 1897 av herr Johansson i Växjö m. fl. (c, s, fp, m) vari hemställets att riksdagen måtte uttala 1. att trafikproblemen i sydöstra Sverige särskilt uppmärksammas vid SJ:s omorganisation, 2. att den distriktsenhet som föreslås förlagd till Växjö icke får enbart kommersiella arbetsuppgifter, 3. att distriktsenheten i Växjö icke får indragas utan riksdagens hörande,

dels motionen 1972: 1898 av herr Larsson i Umeå (fp) vari föreslagits att riksdagen beslutar att avslå propositionen,

dels motionen 1972: 1899 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen i anledning av propositionen måtte uttala sig för 1. att SJ ges i uppdrag att utreda frågan om sammanslagning av de regionala funktionerna till en enhet, 2. att i högre grad beakta trafikströmmar och näringsgeografiska förhållanden vid distriktsindelningen, 3. att inrättandet av tågstationer enligt de i motionen framförda synpunkterna beaktas, samt 4. att de anställdas insyn och medbestämmanderätt på ett tillfredsställande sätt blir beaktat vid genomförandet av rationaliseringsåtgärder,

dels motionen 1972: 1900 av herr Nilsson i Agnäs (m) vari hemställts att riksdagen beslutar att SJ:s Umeådistrikt skall bibehållas samt att Umeå även fortsättningsvis skall utgöra distriktshuvudort,

dels motionen 1972: 1901 av herr Olsson i Sundsvall (c) vari hemställts att riksdagen uttalar att SJ:s totala verksamhet inom Ånge kommun ej får minskas i samband med eventuell omorganisation av SJ:s regionala verksamhet och att förutsättningarna för utökning av SJ:s verksamhet inom Ånge kommun prövas,

dels motionen 1972: 1902 av herr Persson i Heden m. fl. (c, fp, m) vari hemställts att riksdagen måtte som sin mening uttala att beslut i fråga om ändrad organisation av SJ i vad avser trafik- och bandistriktet bör anstå till dess att resultatet av den regionala trafikplaneringen och av de av riksdagen föregående år begärda utredningarna föreligger,

dels motionen 1972: 1903 av herrar Sellgren (fp) och Eriksson i Arvika (fp) vari hemställts att riksdagen företager sådana ändringar att i motionen angivna regionalpolitiska synpunkter tillgodoses, att för den händelse så inte blir fallet propositionen avslås i vad den avser ändrad distriktsindelning av ban- och driftdistrikt och att nytt förslag i detta hänseende föreläggs riksdagen.

Utskottet

I sitt betänkande 1971: 27 angående SJ:s regionala organisation — framhöll utskottet att det i och för sig inte motsatte sig en ändring av distriktsindelningen. Beträffande de olika distriktens storlek och avgränsning samt valet av huvudorter borde emellertid ytterligare utredning och överväganden komma till stånd. Enligt utskottets uppfattning hade nämligen vid förslagens utformning de näringsgeografiska och regionalpolitiska förhållandena i landets olika delar inte tillräckligt beaktats. Detsamma syntes i viss utsträckning gälla trafikströmmarnas riktning och styrka inom de olika distrikten. Det fortsatta utredningsarbetet

borde ske i samråd med representanter för bl. a. näringslivet och vederbörande personalorganisationer samt under medverkan exempelvis av personer med erfarenhet från regionalpolitiska bedömningar.

I förevarande proposition läggs ånyo fram förslag i ämnet. Efter fjolårets riksdagsbehandling av organisationsfrågan har denna ytterligare övervägts i de av trafikutskottet angivna hänseendena, varvid hänsyn bl. a. tagits till vissa under det senaste året vidtagna rationaliserings- och organisationsfrågor.

I propositionen erinras om den översyn av SJ:s organisation som företogs åren 1961—1962 och — sedan frågan underställts 1963 års riksdag — resulterade i en ny huvudorganisation för såväl den centrala som den regionala administrationen. En betydande rationalisering har sedan successivt ägt rum inom SJ och har f. ö. varit nödvändig för att möta kostnadsutvecklingen och hävda SJ:s ställning på transportmarknaden. I sammanhanget fästes uppmärksamheten på den personalintensiva karaktären hos SJ:s trafikservice som innebär att ca 75 procent av driftkostnaderna utgörs av personalkostnader. Samtidigt som drift- och underhållspersonal genom den tekniska utvecklingen och rationaliseringsarbetet samt förändringar i trafiken kunnat reduceras i betydande utsträckning på lokal nivå har en motsvarande utveckling inte ägt rum inom drift- och bandistriktets regionala organ. Dessa anses i dagens läge vara totalt sett klart överdimensionerade. Rationaliseringen på fältet måste enligt propositionen här följas upp av en motsvarande nödvändig organisatorisk anpassning och rationalisering av de administrativa funktionerna.

Mot bakgrund bl. a. härav och på grundval av en inom SJ verkställd organisationsundersökning föreslås i propositionen att nuvarande elva driftdistrikt och elva bandistrikt ersätts av åtta trafikdistrikt och lika många bandistrikt. De geografiska gränserna för trafik- och bandistrikten förutsättes sammanfalla och gränserna för de nya distrikten föreslås i huvudsak vara länsanpassade. Minskningen av antalet distrikt innebär att de nuvarande distriktsexpeditionerna i Växjö, Borås och Umeå dras in. Samtidigt föreslås — vilket är det väsentligen nya inslaget i det nu framlagda förslaget — att på dessa orter t. v. bibehålls särskilda kommersiella distriktsenheter lydande under distriktscheferna i resp. Malmö, Göteborg och Luleå.

Utskottet har vid sin granskning av propositionen inte kunnat finna att något ytterligare utredningsarbete av det slag och i den form 1971 års riksdag begärde egentligen verkställets. Detta är enligt utskottets uppfattning otillfredsställande. Ytterligare överväganden inom kommunikationsdepartementet har dock skett, vilket föranlett vissa kompletteringar av det tidigare förslaget. Även enligt utskottets uppfattning är det angeläget att de organisatoriska förändringar av distriktsorganisationen vidtas som bedöms erforderliga för en ytterligare rationalisering och effektivisering av SJ:s verksamhet. Att så sker torde f. ö. vara nödvändigt

för att verket skall kunna på ett ur såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska synpunkter riktigt och ändamålsenligt sätt fullgöra sina uppgifter enligt de av statsmakterna godtagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

Med hänsyn bl. a. härtill har utskottet — under de i det följande angivna förutsättningarna — funnit sig kunna godta att det nu framlagda förslaget läggs till grund för beslut i frågan. Utskottet kan följaktligen inte biträda det i motionen 1972: 1898 framförda yrkandet om avslag å propositionen. Likaså avstyrks yrkandet i motionen 1972: 1895 att riksdagen vid sin behandling av propositionen visserligen godkänner förslaget vad gäller omorganisation av maskintjänsten men i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att beslut angående SJ:s regionala organisation bör uppskjutas i avvaktan på resultatet av den pågående regionala trafikplaneringen samt att ytterligare utreds på vilket sätt SJ:s organisation bör utformas för att stödja de regionalpolitiska målsättningarna. Detsamma gäller yrkandet i motionen 1972: 1902 att riksdagen som sin mening uttalar att beslut i fråga om ändrad organisation av SJ i vad avser trafik- och bandistrikten bör anstå till dess att resultatet av den regionala trafikplaneringen och de av riksdagen år 1971 begärda utredningarna föreligger. Ett bifall till dessa yrkanden torde f. ö. i realiteten innebära ett avslag på propositionen.

Med beaktande av olika inverkan och då bl. a. betingelserna för en ändamålsenlig geografisk avgränsning av distrikten finner departementschefen en begränsning av antalet drift- och bandistrikt till åtta vara väl avvägd. Driftdistriktens benämning föreslås i sammanhanget ändras till trafikdistrikt och benämningen driftavdelning i konsekvens därmed till trafikavdelning. Inom ramen för en länsanpassad distriktsorganisation finner departementschefen vidare — med vissa avvikelser — att SJ:s konkreta förslag till geografisk avgränsning i stort sett innebär en rimlig avvägning som i önskvärd utsträckning beaktar bl. a. de näringsgeografiska sambanden. I fråga om Växjö- och Boråsdistrikten har han funnit avgörande skäl tala för den av SJ förordade lösningen, innebärande en uppdelning av berörda områden på de nya Göteborgs- resp. Malmö- och Norrköpingsdistrikten. Vad avser de nuvarande Umeådistrikten, har departementschefen — utifrån det förhållandet att nuvarande Umeådistrikt är trafikmässigt alltför små för att kunna bestå — funnit övervägande näringsgeografiska, regionalpolitiska och samhällsplaneringsmässiga skäl tala för en anknytning till Norrbottens län. I fråga om Västmanland konstateras i propositionen att de delar av länet som nu ingår i Stockholmsdistrikten har ett näringsgeografiskt samband med de områden som ingår i de nya Örebrodistrikten, vilka förutom Närke och Västmanland omfattar Värmland.

Utskottet har vid sin prövning av dessa frågor funnit sig kunna godta förslaget i vad avser en minskning av antalet distrikt, gränserna för di-

strikten och deras huvudorter. I anslutning härtill må erinras om departementschefens uttalande att i vissa begränsade fall svårigheter kan föreligga 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 erinras 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. Det sålunda anförda synes i viss mån kunna tillgodose yrkandet i motionen 1972: 1899 att trafikströmmar och näringsgeografiska förhållanden i högre grad beaktas vid distriktsindelningen.

Departementschefen föreslår också, som förut nämnts, att man t. v. i Växjö, Borås och Umeå bibehåller kommersiella distriktsenheter sorterande under trafikdistriktscheferna i resp. Malmö, Göteborg och Luleå. Den provisoriska utformning organisationen i denna del därmed ges innebär emellertid enligt utskottets uppfattning inte en tillfredsställande lösning av frågan. Med hänsyn till betydelsen för näringslivet i berörda län av att ha nära kommersiella kontakter med SJ:s regionala organ och den angelägna verksamhet det här även i övrigt gäller anser utskottet sålunda att enheterna bör ges permanent karaktär. Vidare bör övervägas om de kan tillföras ytterligare uppgifter som inte är av rent kommersiell natur. Enligt utskottets mening skall därför nämnda enheter — i syfte inte minst att åstadkomma en även på längre sikt önskvärd aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten — inordnas i den fasta distriktsorganisationen. Detta innebär också att en eventuell framtida förändring av organisationen i denna del måste prövas i samma ordning som gäller för distriktsorganisationen i dess helhet.

Vad utskottet sålunda anfört synes i väsentlig mån innebära ett tillgodoseende av yrkandena i motionen 1972: 1894 att riksdagen måtte besluta att de föreslagna kommersiella enheterna får permanent karaktär m. m. samt i motionen 1972: 1903 att vid den regionala omorganisationen vissa regionalpolitiska synpunkter beaktas.

Genom utskottets förslag torde även yrkandena i samma riktning i motionen 1972: 1897 i stor utsträckning bli tillgodosedda.

Däremot innebär utskottets ställningstagande ett avstyrkande av motionen 1972: 1839, rörande principerna för distriktsindelningen och Umeådistriktens bibehållande eller alternativa förening med Sundsvallsdistrikten, motionen 1972: 1900 — likaledes om Umeådistriktens bibehållande med Umeå som distriktshuvudort — samt motionen 1972: 1896 i vad den avser att Västmanlands län bör tillhöra Stockholmsdistrikten.

Utskottet avstyrker vidare yrkandena i motionen 1972: 1893 att huvudorterna i trafik- och bandistrikten 1 och 2 skall vara Växjö resp. Borås, att kommersiella distriktsenheter därvid skall bibehållas i Malmö och Göteborg samt att inom SJ:s krigsorganisation som järn-

vägsöverbefälhavare utses cheferna för trafikdistrikten i Växjö, Borås, Stockholm, Örebro, Sundsvall och Luleå.

Utskottet vill dock i anslutning till sin behandling av nu berörda yrkanden erinra om att departementschefen i fjolårets proposition framhöll att delegationen för lokalisering av statlig verksamhet hade att överväga de möjligheter som finns att från Stockholm utlokalisera ytterligare statliga verksamheter samt förklarade det vara naturligt att de orter där distriktsexpeditioner föreslås bli indragna — Växjö, Borås och Umeå — omfattas av delegationens överväganden. Utskottet vill för sin del understryka angelägenheten av att så sker.

I motionen 1972: 1899 har yrkats att SJ ges i uppdrag att utreda frågan om sammanslagning av de regionala funktionerna till en enhet. Utskottet vill i anledning härav erinra om att riksdagen redan i samband med 1963 års organisationsbeslut uttalade tveksamhet rörande lämpligheten av att — som då skedde — dela upp distriktschefsfunktionerna på två sidoordnade chefsbefattningar. Frågan om en ändring härvidlag — innebärande en återgång till det gamla systemet med en chefsbefattning — har under utredningsarbetets gång och även därefter aktualiserats bl. a. från personalthåll. I likhet med motionärerna finner utskottet det motiverat att i samråd med personalorganisationerna ytterligare undersökningar och överväganden i denna fråga sker i samband med det fortsatta organisations- och rationaliseringsarbetet inom SJ.

I propositionen erinras vidare om att SJ i sitt organisationsförslag 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 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 Amål föreslås — utan förändringar i övrigt — organisatoriskt inpassad i Göteborgsregionen. Departementschefen har ansett sig kunna tillstyrka den sålunda föreslagna omorganisationen, som förklaras utgöra en godtagbar lösning av de problem i fråga om maskintjänsten som kvarstått efter 1963 års omorganisation. Omorganisationen beräknas på några års sikt möjliggöra betydande rationaliserings- och effektivitetsvinster bl. a. i form av minskning av personalbehovet avseende såväl administrativ som verkstadspersonal.

Utskottet tillstyrker i nu berörda delar ett genomförande av departementschefens förslag. I konsekvens härmed avstyrks yrkandet i motio-

nen 1972: 1893 att SJ:s maskinavdelning liksom tidigare skall bestå av sju regioner med nuvarande huvudorter. Ej heller finner sig utskottet kunna tillstyrka att riksdagen, såsom i motionen 1972: 1901 yrkats, i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att SJ:s totala verksamhet inom Ånge kommun ej får minskas i samband med omorganisationen av SJ:s regionala verksamhet samt att frågan om utökning av SJ:s verksamhet inom Ånge kommun bör prövas. I sammanhanget vill utskottet dock erinra om att den nuvarande driftverkstaden i Ånge kommer att behållas därstädes samt att dess arbetsuppgifter kvantitativt inte torde påverkas av att administrationens centrum förläggs till Östersund. I stället ökar enligt förslaget förutsättningarna att till driftverkstäder föra över arbete som i dag utförs på huvudverkstäder. Utskottet förutsätter också i enlighet med sitt uttalande vid fjolårets riksdag att beträffande SJ:s organisation i Angeområdet regionalpolitiska synpunkter vederbörligen beaktas.

Vad beträffar yrkandena i motionen 1972: 1896, att den åkande maskintjänsten organiseras i enlighet med motionärernas förslag, och i motionen 1972: 1899, om inrättandet av tågstationer enligt de i motionen framförda synpunkterna, förutsätter utskottet att frågorna härom ytterligare prövas med beaktande av vad Landsorganisationen och Statsanställdas förbund i sina remissyttranden över organisationsförslaget anfört.

Den ekonomiska vinsten av omorganisationen, som även innebär en viss omläggning av förrädsverksamheten, beräknas i propositionen att efter genomförandet på sikt uppgå till drygt 30 milj. kr. per år i nu rådande pris- och löneläge. Värdet av omorganisationen anses emellertid ha 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 samt för en effektivare regional administrativ betjäning av landets olika delar i fråga om trafikplanering, kommersiell bevakning och underhållsplanering.

Beträffande den nya ordningens ikraftträdande har utskottet funnit den härför angivna tidpunkten — den 1 juli 1973 — med hänsyn till personalens berättigade intressen väl knapp och har därför övervägt att senarelägga den med åtminstone ett halvår. Med hänsyn till utskottets tolkning av vad i propositionen i denna fråga anförts och då främst att organisationen skall *börja* genomföras fr. o. m. den 1 juli 1973 har utskottet dock funnit sig kunna godta förslaget härom. Planerings- och genomförandeperiodens längd anges vidare i *första hand* bli beroende av möjligheterna att på ett smidigt och hänsynsfullt sätt lösa de personalproblem som följer med omorganisationen. Utskottet vill i anslutning härtill kraftigt understryka departementschefens uttalande att omläggningen — som förutsätter en övergångstid — bör genomföras med stor

hänsyn tagen till den berörda personalens önskemål om eventuellt nya placeringsorter. I viss utsträckning anses personal också kunna överföras till de kvarvarande huvudorterna i anslutning till inträffade och uppkommande vakanser. Härutöver sägs den berörda personalen 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.

De verkningar som organisationsförändringarna kan komma att medföra för personalen måste enligt utskottets uppfattning lösas med beaktande av de anställdas önskemål och situation samt behov av information och insyn i företaget.

De av utskottet i nu berörda frågor anförda synpunkterna torde också innebära ett tillgodoseende av yrkandena i motionen 1972: 1894 att omplaceringen av personal skall ske successivt med hänsyn till regionalpolitiska skäl och personalskäl samt motionen 1972: 1899 att de anställdas insyn och medbestämmanderätt på ett tillfredsställande sätt blir beaktat vid genomförandet av rationaliseringsåtgärder.

Under hänvisning till det anförda hemställer utskottet

att riksdagen

1. avslår motionerna 1972: 1895, 1972: 1898 och 1972: 1902.
2. avslår motionen 1972: 1839,
3. avslår motionen 1972: 1900,
4. avslår motionen 1972: 1896 i vad avser yrkandet att Västmanlands län bör tillhöra Stockholmsdistrikten,
5. avslår motionen 1972: 1893 i vad avser huvudorterna i trafik- och bandistrikt 1 och 2, kommersiella distriktsenheter och SJ:s krigsorganisation,
6. avslår motionen 1972: 1893 i vad avser SJ:s maskinavdelning,
7. avslår motionen 1972: 1901,
8. avslår motionen 1972: 1896 i vad den avser den åkande maskintjänsten,
9. avslår motionen 1972: 1899 i vad den avser inrättande av tågstationer,
10. i anledning av propositionen 1972: 133 samt motionerna 1972: 1894, 1972: 1897, 1972: 1899 i de delar motionen inte behandlats under punkten 9 ovan och 1972: 1903 fastställa de riktlinjer för ändrad regional organisation av SJ som i propositionen förordats med de ändringar härav och under de förutsättningar som av utskottet ovan angivits.

Stockholm den 5 december 1972

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Rosqvist (s), Håkansson (c), Lindberg (s), Clarkson (m), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Taube (fp) och Sundgren (s).