

Nr 27

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

Propositionen

Kungl. Maj:t har i propositionen 1971:147 under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 22 oktober 1971 föreslagit riksdagen att godkänna en ändrad regional organisation av SJ enligt vad i propositionen anförts.

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

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

De f. n. till 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 1972.

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen 1971:1523 av herr Persson i Heden m. fl. (c, fp, m) vari hemställts att riksdagen måtte som sin mening uttala att Borås bör bli huvudort för de trafik- och bandistrikt som omfattar Göteborgs och Bohus, Hallands, Älvsborgs och Skaraborgs län, eller – för den händelse riksdagen inte kan ansluta sig till nyssnämnda krav – 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 föreligger,

dels motionen 1971: 1524 av herrar Winberg (m) och Nordgren (m) vari hemställdes att riksdagen avslår propositionen,

dels motionen 1971: 1545 av herr Gustavsson i Alvesta m. fl. (c, fp, m) vari hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla om dels ytterligare utredningar avseende statens järnvägars trafik- och bandistriktsorganisation i syfte att lokalisera expeditioner till Växjö för distrikt omfattande Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Blekinge län, dels utredning i syfte att åstadkomma rationalisering av statens järnvägars centrala förvaltning,

dels motionen 1971: 1546 av herr Hammarberg m. fl. (s) vari hemställdes att riksdagen som sin mening ger till känna 1. att Västmanlands län bör tillhöra Stockholms trafik- resp. bandistrikt samt 2. att den åkande maskintjänsten organiseras i enlighet med vad i motionen anförts,

dels motionen 1971: 1547 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk, s, c, fp, m) vari hemställdes att riksdagen beslutar att en omprövning skall ske av den i propositionen föreslagna distriktsindelningen och att då även ett i motionen framställt krav om Värmlands läns överförande till Göteborgsdistriktet bör prövas,

dels motionen 1971: 1548 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen beslutar avslå det i propositionen framlagda förslaget till omorganisation av SJ samt att riksdagen hemställer om att en ny utredning snarast tillsättes med beaktande av vad i motionen anförts,

dels motionen 1971: 1549 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Nordgren (m) vari hemställdes att riksdagen måtte avslå i propositionen framlagda förslaget om indragning av SJ:s Umeådistrikt,

dels motionen 1971: 1550 av herrar Nilsson i Tvärålund (c) och Gustafsson i Byske (c) vari hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala att beslut angående SJ:s regionala organisation må uppskjutas i avvaktan på resultatet av den pågående regionala trafikplaneringen samt att det skall ytterligare utredas på vilket sätt SJ:s organisation bör utformas för att stödja den regionalpolitiska målsättningen,

dels motionen 1971: 1551 av herr Nygren m. fl. (s) vari hemställdes att riksdagen i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplanering, som kommunikationsdepartementet uppdragit till länsstyrelserna att utföra före den 1 oktober 1974, uttalar sig för ett uppskov med ställningstagandet till de i propositionen föreslagna indragningarna av drifts- och bandistriktsenheter i Växjö, Borås och Umeå,

dels motionen 1971: 1552 av herr Olsson i Sundsvall (c) vari hem-

ställtts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att SJ:s totala verksamhet inom Ånge kommun ej får minskas i samband med omorganisationen av SJ:s regionala verksamhet och att frågan om en utökning av SJ:s verksamhet inom Ånge kommun bör prövas,

dels motionen 1971:1553 av herr Stadling (s) vari hemställtts att enligt den gamla planen distrikt åtta och nio sammanslås till ett distrikt, alternativt att de gamla gränserna bibehålles, samt att den verkstadsregion som enligt förslaget skall flyttas till Östersund bibehålles i Ånge,

dels motionen 1971:1554 av herrar Ångström (fp) och Larsson i Umeå (fp) vari hemställtts att riksdagen måtte avslå propositionen i vad den avser en indragning av Umeådistrikten och att ny utredning göres med sikte på en effektivisering och bättre näringslivsanpassning av Umeådistrikten och en rationalisering av SJ:s centrala förvaltning.

Utskottet

I propositionen erinras om den översyn av SJ:s organisation som företogs åren 1961–1962 och – sedan frågan underställtts 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 % 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 bandistrikten regionala organ. Dessa sägs 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.

Av särskilt värde anges vara att man genom begränsningar av antalet distrikt och genom en i anslutning därtill åstadkommen utjämning av de nya distrikten ansvarsområden får en på en gång mera balanserad och mera kvalificerad bevakning av trafikutvecklingen, 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.

Mot bakgrund bl. a. härav och på grundval av en inom SJ verkställd organisationsundersökning föreslås i propositionen att nuvarande elva driftdistrikt och elva banddistrikt ersätts av åtta trafikdistrikt och lika många banddistrikt. De geografiska gränserna för trafik- och bandstrikten förutsättes sammanfalla. Till skillnad mot tidigare föreslås gränserna för de nya distrikten vara i huvudsak länsanpassade. Minskningen av antalet distrikt innebär att de nuvarande distriktsexpeditionerna i Växjö, Borås och Umeå dras in.

Utskottet har vid sin prövning av departementschefens förslag funnit starka skäl i och för sig tala för en omorganisation. Det är sålunda av stor vikt att de organisatoriska förändringar av distriktsorganisationen vidtas som genom den tekniska utvecklingen och trafikens förändringar i skilda hänseenden blivit mer eller mindre nödvändiga. Att så sker framstår inte minst ur företagsekonomiska synpunkter som angeläget.

De i propositionen nu framlagda förslagen grundas, som tidigare nämnts, på en utredning som verkstälts av en särskild organisationsgrupp inom SJ. Vid remissbehandlingen av frågan har dock från olika remissinstansers sida åtskillig kritik riktats mot förslagen.

Sålunda anser riksrevisionsverket att uppbyggnaden av SJ:s regionala organisation är av stor betydelse inte enbart för SJ utan även för statliga och kommunala myndigheter samt näringslivet. Ändringar av distriktsindelningen måste dessutom ses i ett relativt långsiktigt perspektiv.

SJ har enligt verket inte lämnat någon närmare motivering till den föreslagna distriktsindelningen. Riksrevisionsverket anser sig därför inte ha någon möjlighet att bedöma förslagets ändamålsenlighet. Beslut om ny distriktsindelning bör inte fattas förrän SJ utrett denna fråga ytterligare. Enligt verkets mening bör SJ därvid pröva om inte en bättre anknytning till näringsgeografiska områden kunde ernås om antalet distrikt reducerades mer än vad SJ föreslagit.

Enligt statskontorets uppfattning bör en organisationsöversyn grundas på noggranna analyser av olika intressenters krav på verksamheten. Personalgrupperna är att betrakta som en typ av intressenter. Andra är i SJ:s fall resenärer, befraktare, leverantörer, statsmakterna, de delar av den centrala statsförvaltningen som bevakar lokaliseringsfrågor, näringspolitiska frågor, hamnfrågor, vägfrågor, miljöfrågor m. fl. samt län och kommuner. Tillsammans formar dessa intressenters krav SJ:s miljö. Ämbetsverket finner det i och för sig rimligt mot bakgrund av SJ:s målsättning att distriktsindelningen huvudsakligen motiveras utifrån strikt företagsekonomiska utgångspunkter. I vissa situationer kan emellertid en åtgärd som ter sig företagsekonomiskt rationell ur myndighetens synpunkt medföra ogynnsamma externa, sociala eller samhällsekonomiska konsekvenser. När det gäller en ny distriktsindelning för SJ är det enligt ämbetsverket önskvärt att statsmakternas ställningstagande underlättas

genom en noggrann genomgång av såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska konsekvenser av olika alternativ.

Statskontoret finner det inte osannolikt att en distriktindragning kan få en betydande regionalpolitisk effekt dels genom att antalet arbetstillfällen minskar, dels genom att den allmänna transportservicen minskar – något som beaktas av företagen vid nylokalisering. En ny regionindelning för SJ:s organisation bör således enligt ämbetsverket föregås av en närmare utredning om de lokaliseringspolitiska aspekterna av olika organisationsalternativ, så att statsmakterna i sista hand kan göra en rimlig avvägning mellan företagsekonomiska effektivitetskrav och regionalpolitiska strävanden.

Kommerskollegium framhåller att det självfallet är ett från allmän synpunkt angeläget intresse att SJ:s organisation i olika avseenden fortlöpande anpassas till förändringarna på transportmarknaden och den tekniska utvecklingen så att den ej blir en belastning utan en positiv faktor i strävandena att hävda SJ:s ställning som transportföretag. I vad mån de föreslagna rationaliseringsåtgärderna kan komma att bidra här till är, enligt kollegiets mening, svårt att bedöma på grundval av det material som redovisats. Sålunda saknas preciserade motiveringar för förslagen. Ej heller återfinns någon mer ingående lönsamhetsbedömning och analys av de konsekvenser förslagen kan få för SJ:s olika intressegrupper.

Kollegiet håller i och för sig för troligt att den förordade reduceringen av antalet distrikt på sikt kan komma att medföra rationaliseringsvinster för SJ:s del. Huruvida vinsterna blir av sådan storleksordning som SJ beräknar anses däremot tveksamt.

Uppenbart anses sålunda vara att en omorganisation av angivet slag försvårar upprätthållandet av en effektiv marknadsbevakning samtidigt som reformen kan komma att medföra ej obetydliga nackdelar för de av SJ:s godstransportkunder, vilka härigenom får längre avstånd till närmaste distriktshuvudort.

Också från en rad andra remissinstanser har kritik i olika hänseenden riktats mot utredningen liksom i de i anslutning till propositionen väckta motionerna. Utskottet får i anledning av de synpunkter och yrkanden som framförts i dessa för egen del anföra följande.

Även enligt utskottets uppfattning företer det framlagda organisationsförslaget – med de av departementschefen vidtagna ändringarna – stora brister. Utskottet motsätter sig dock inte en ändring av distriktsindelningen. Beträffande de olika distriktens storlek och avgränsning samt valet av huvudorter bör emellertid ytterligare utredning och överväganden komma till stånd. Enligt utskottets uppfattning har nämligen de näringsgeografiska och regionalpolitiska förhållandena i landets olika delar inte tillräckligt beaktats. Detsamma synes i viss utsträckning gälla trafikströmmarnas riktning och styrka inom de olika distrikten. I anslut-

ning här till må f. ö. erinras om den regionala trafikplanering som Kungl. Maj:t uppdragit åt länsstyrelserna att genomföra fram till 1974 och som i vissa avseenden torde vara av betydelse i sammanhanget.

Vidare må erinras om att riksdagen redan i samband med 1963 års organisationsbeslut uttalade tveksamhet rörande lämpligheten av att – som då skedde – dela upp distriktschefsfunctionerna 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 från personalhåll samt synes böra uppmärksammas i samband med en blivande omorganisation.

Även ur företagsdemokratiska synpunkter kan invändningar resas mot förslaget – inte minst ur den synpunkten att behovet av de anställdas insyn och medinflytande bort mer beaktas. Detsamma gäller de personalpolitiska och personalvårdande frågorna, där från bl. a. personalorganisationernas sida betonats att större hänsyn måste tas till närmast berörda personalgruppers berättigade intressen i samband med omflyttningar och ändrade förutsättningar i befordringshänseenden m. m.

Mot bakgrund bl. a. av det anförda finner utskottet de nu framlagda förslagen inte böra läggas till grund för ett beslut i frågan. Ytterligare utredning bör ske i syfte att skapa ett bättre underlag för bedömningen av olika på organisationsfrågan inverkan faktorer. Det fortsatta utredningsarbetet bör ske i samråd med representanter för bl. a. näringslivet och vederbörande personalorganisationer samt under medverkan exempelvis av personer med erfarenhet från regionalpolitiska bedömningar. Utredningsarbetet bör vidare bedrivas med skyndsamhet. Ett nytt organisationsförslag i anledning härav bör sedan föreläggas riksdagen.

Från flera remissinstansers sida har framhållits att redan inom den nuvarande organisationens ram en betydande rationalisering och personalminskning bör kunna ske. Enligt vad utskottet erfarit har dock en inte oväsentlig rationalisering ägt rum på det lokala och regionala planet. Utskottet har vidare bibringats uppfattningen att en ytterligare sådan kan genomföras och vill jämväl erinra om det omfattande utrednings- och undersökningsarbete i detta syfte som sedan någon tid pågått beträffande centralförvaltningen. För sin del vill utskottet understryka vikten av att detta arbete bedrivs med kraft och – i den mån så inte redan skett – utsträcks att omfatta alla nivåer inom såväl centralförvaltningen som de regionala och lokala förvaltningarna. Härav föranledda åtgärder torde i stor utsträckning kunna vidtas inom ramen för verksamhetens egna befogenheter. Även härvidlag bör regionalpolitiska synpunkter beaktas och utskottet vill i sammanhanget erinra om de i detta hänseende motionsledes framlagda synpunkterna beträffande SJ:s organisation i Ångermanland. Skälig hänsyn måste vidare – också i samband med sådana åtgärder – tas till personalens berättigade intressen i fråga om

anställningstrygghet och avlöningsförmåner samt sociala villkor m. m. Utskottet förutsätter att så sker.

Genom utskottets sålunda intagna ståndpunkt synes motionärernas syften i väsentliga delar tillgodosedda.

Under hänvisning till det anförda hemställer utskottet

att riksdagen med avslag å propositionen 1971: 147 och i anledning av motionerna 1971: 1523 och 1971: 1524 samt 1971: 1545–1971: 1554 i skrivelse till Kungl. Maj:t begär ytterligare utredning och nytt förslag angående regional organisation av SJ.

Stockholm den 7 december 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

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

* Ej närvarande vid justeringen.

Reservation

av herrar Mellqvist (s), Lindahl (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Lindberg (s) och Karlsson i Malung (s) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med »Utskottet har» och på s. 7 slutar med »delar tillgodosedda» bort ha följande lydelse:

»Utskottet kan för sin del ansluta sig till de av departementschefen anförda synpunkterna på behovet av en omorganisation. Det är sålunda även enligt utskottets uppfattning angeläget att de organisatoriska förändringar av distriktsorganisationen vidtas som bedöms erforderliga för en ytterligare rationalisering och effektivisering av företagets verksamhet. Att så sker torde f. ö. vara nödvändigt för att SJ 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.

De i propositionen framlagda förslagen synes utskottet väl ägnade att läggas till grund för beslut i frågan. Utskottet kan följaktligen inte biträda de i motionerna 1971: 1524 och 1971: 1548 framlagda yrkandena om avslag å propositionen samt det i sistnämnda motion framställda

yrkandet om en ny utredning i frågan. Likaså avstyrks yrkandet i motionen 1971: 1550 att riksdagen 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 utredes på vilket sätt SJ:s organisation bör utformas för att stödja den regionalpolitiska målsättningen.

I den mån något samband kan anses föreligga mellan den regionala trafikplaneringen och den föreslagna omorganisationen stärker enligt utskottets uppfattning detta samband snarare skälen för en till länsgränserna knuten omorganisation i enlighet med propositionens förslag. Utskottet kan vidare inte finna att omorganisationen motverkar den regionalpolitiska målsättningen.

Med beaktande av olika inverkanse faktorer 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. Beträffande Växjödistrikten har därvid beaktats de av SJ påtalade förhållandena, nämligen dels att Smålandslänens geografiska avgränsning gör dem mindre lämpliga som en regional enhet inom SJ, dels att området öster om Vättern, söder om Stockholmsregionen och norr om Malmöregionen 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 Växjödistrikten på de nya Malmö- och Norrköpingsdistrikten. Härvid sägs böra beaktas att Norrköpingsdistrikten i sin nuvarande omfattning är trafikmässigt alltför begränsat och att dess bibehållande förutsätter en utvidgning. I fråga om de trafikmässigt otillräckligt underbyggda Boråsdistrikten, anses en utvidgning med ytterligare delar av Småland av olika skäl vara mindre lämplig medan för Boråsregionens del en anknytning till Göteborg framstår som i hög grad naturlig.

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. Behovet hos näringslivet/transportörerna i

Västerbotten av goda kontakter med SJ anses väl kunna tillgodoseas inom ramen för ett sålunda utvidgat distrikt, i vilket huvudorten blir Luleå.

Utskottet har vid sin prövning av dessa frågor funnit sig kunna ansluta sig till departementschefens förslag. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1971: 1551 att riksdagen – i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplanering som kommunikationsdepartementet uppdragit åt länsstyrelserna att utföra före den 1 oktober 1974 – uttalar sig för ett uppskov med ställningstagandet till de föreslagna indragningarna av drifts- och bandistriktsenheterna i Växjö, Borås och Umeå. Ett b fall till detta yrkande torde i realiteten innebära ett avslag på propositionen.

Av utskottets ställningstagande följer vidare att yrkandet i motionen 1971: 1523 att Borås bör bli huvudort för de trafik- och bandistrikt som omfattar Göteborg och Bohus, Hallands, Älvsborgs och Skaraborgs län avstyrks – liksom det alternativa yrkandet att beslut i fråga om ändrad organisation av SJ vad avser trafik- och bandistrikt bör anstå till dess att resultatet av den regionala trafikplaneringen föreligger. Såsom i det föregående nämnts torde Boråsdistrikten nämligen vara trafikmässigt otillräckligt underbyggda, varför en anknytning till Göteborg framstår som naturlig – främst då med hänsyn tagen till dess inom det nya området dominerande trafik.

Vidare avstyrks yrkandet i motionen 1971: 1545 att riksdagen måtte anhålla om dels ytterligare utredningar avseende statens järnvägars trafik- och bandistriktsorganisation i syfte att lokalisera expeditioner till Växjö för distrikt omfattande Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Blekinge län.

I samma motion har yrkats utredning i syfte att åstadkomma rationalisering av statens järnvägars centrala förvaltning. Ett yrkande av samma innebörd återfinns i motionen 1971: 1554. Utskottet vill i anledning härav framhålla att ett omfattande undersöknings- och utredningsarbete i dessa frågor redan pågår, varför någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida ej torde vara erforderlig. Det bör dock i anslutning här till framhållas att rationalisering av centralförvaltningen – om den skall få någon verklig effekt – förutsätter en omorganisation på regional nivå. Därest den nu föreslagna omorganisationen inte kommer till stånd torde f. ö. stor risk föreligga att rationaliseringsarbetet för företaget i dess helhet avsevärt försvåras eller försenas.

Likaledes avstyrks yrkandena i motionerna 1971: 1549 och 1971: 1554 att riksdagen avslår förslaget om indragning av SJ:s Umeådistrikt liksom förslaget i sistnämnda motion att ny utredning göres med sikte på en effektivisering och bättre näringslivsanpassning av Umeådistrikten.

I anslutning till sina överväganden beträffande den nya distriktsindelingen har departementschefen erinrat om att delegationen för lokalisering av statlig verksamhet f. n. överväger de möjligheter som finns att

från Stockholm utlokalisera ytterligare statliga verksamheter samt förklarat det vara naturligt att de orter där distriktsexpeditioner nu föreslås bli indragna – Umeå, Borås och Växjö – omfattas av delegationens överväganden. Utskottet vill för sin del understryka angelägenheten av att så sker.

Utskottet avstyrker vidare yrkandet i motionen 1971: 1553 att distriktet 8 och 9 sammanslås till ett distrikt alternativt att de gamla gränserna bibehålles.

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. Med hänsyn tagen dels till önskvärdheten av en länsanpassning, dels till angelägenheten från administrativa och praktiska synpunkter av en begränsning av Stockholmsdistrikten har departementschefen ansett vägande skäl tala för SJ:s lösning i denna del.

Även utskottet har funnit sig kunna ansluta sig härtill, varav följer att yrkandet i motionen 1971: 1546 att Västmanlands län skall tillhöra Stockholmsdistrikten avstyrks.

Likaså avstyrks yrkandet i motionen 1971: 1547 att en omprövning skall ske av den i propositionen föreslagna distriktsindelningen och att då också frågan om Värmlands läns överförande till Göteborgsdistrikten prövas.

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 Åmål 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 även i nu berörda delar ett genomförande av departementschefens förslag. I konsekvens härmed avstyrks yrkandet i motionen 1971:1553 att den verkstadsregion som enligt förslaget skall flyttas till Östersund bibehålls i Ånge. 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. Ej heller finner sig utskottet kunna tillstyrka att riksdagen, såsom i motionen 1971:1552 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.

Utskottet anser sig vidare inte kunna tillstyrka yrkandet i motionen 1971:1546 att den åkande maskintjänsten organiseras i enlighet med motionärernas förslag. Utskottet förutsätter dock att frågan härom ytterligare prövas med beaktande av vad Landsorganisationen och Statsanställdas förbund i sina remissyttranden anfört.

Den ekonomiska vinsten av omorganisationen, som även innebär en viss omläggning av förrädsverksamheten, beräknas i propositionen att efter genomförandet uppgå till ca 25 milj. kr. per år i 1970 års 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.

I propositionen föreslås slutligen att den nya ordningen börjar genomföras den 1 juli 1972. Planerings- och genomförandeperiodens längd anges 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 understryka departementschefens uttalande att omläggningen bör genomföras med stor hänsyn tagen till den berörda personalens önskemål om eventuellt nya placeringsorter. I viss utsträckning anses personal komma att 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 sålunda enligt utskottets uppfattning lösas

med beaktande av de anställdas önskemål och situation samt behov av information och insyn i företaget.»

dels utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»att riksdagen med avslag å motionerna 1971:1523 och 1971:1524 samt 1971:1545–1971:1554 godkänner de riktlinjer för ändrad regional organisation av SJ som av departementschefen i statsrådsprotokollet förordats.»