

Nr 884

Av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 116, angående ny huvudorganisation för statens järnvägar.

(Lika lydande med motion nr 729 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 116 föreslås en ny organisation för statens järnvägar. Vad gäller den centrala administrationen föreslås sju avdelningar ersätta de nuvarande tolv provisoriska huvudenheterna. För den regionala organisationen föreslås att nuvarande fem distrikt med underlydande facksektioner ersättes av elva driftsdistrikt och elva motsvarande bandistrikt. Förslaget innebär en organisationsnivå mindre inom företaget.

Vad gäller den regionala organisationen föreslås järnvägsstyrelsen få bemyndigande att på grundval av fortsatta utredningar få fastställa den geografiska indelningen respektive huvudorter för de elva distrikten. Samråd skall därvid ske med arbetsmarknadsstyrelsen, kommerskollegium, centrala civila transportkommittén och överbefälhavaren. Därest enighet rörande viss gränsdragning eller lokalisering av huvudort ej kan nås mellan dessa centrala myndigheter, bör ärendet i denna del underställas Kungl. Maj:ts prövning. I övriga fall torde beslut om gränser och huvudorter böra meddelas av järnvägsstyrelsen.

Den föreslagna omorganisationen synes enligt vår uppfattning möjliggöra en funktionell anpassning av verkets organisation till de verksamheter transportföretaget i dag har. Klart står emellertid att särskilt den regionala omorganisationen kommer att få omfattande konsekvenser för näringsliv och samhällsstruktur även i frågor som bara indirekt är beroende av transportföretagets organisatoriska utformning. Förslaget är i dessa avseenden mycket knapphändigt och kan inte sägas ge ett tillräckligt underlag för att man i dagens läge från riksdagens sida skall kunna ta en definitiv ståndpunkt. Sålunda har från olika remissinstanser framhållits, att det aktuella förslaget kan komma att medföra betydande olägenheter för transportapparatens anpassning till rådande organisation för totalförsvaret. Likaså måste man i en fråga som denna fästa största avseende vid olika lokaliseringspolitiska spörsmål, även om sådana ur transportorganisatorisk synpunkt måhända kan sägas vara av underordnad betydelse. En huvudorts förläggning till en större centralort, exempelvis Sundsvall, betyder ur näringslivssynpunkt betydligt mindre än om den förlägges till en mindre

sådan, i detta fall t. ex. Ånge, där de anställda vid SJ spelar en nära nog avgörande roll som underlag för näringsliv och samhällsservice i hela Ånge-regionen. De överväganden dessa frågor kräver är således inte enbart förknippade med problemet att få en så rationell organisation som möjligt inom det statliga transportföretaget utan också med andra mycket betydelsefulla problem inom den vidare samhällsplaneringens område. Av den anledningen finner vi det angeläget att frågan om den regionala omorganisationen vid ett senare tillfälle underställs Kungl. Maj:t och riksdagen, dvs. sedan pågående utredningar slutförts. Såsom anförts bl. a. i statskontorets remissyttrande bör detta inte innebära någon större tidsutdräkt, och även om så skulle bli fallet är frågorna av den arten att en sådan måste accepteras.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen vid behandling av proposition nr 116 måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att frågan om den regionala omorganisationen av statens järnvägar måtte underställas riksdagens prövning så snart pågående utredningar slutförts.

Stockholm den 19 april 1963

Rune Gustavsson
i Alvesta

Karl Gust. H. Boo

Jan-Ivan Nilsson

John Eriksson
i Bäckmora

Thorbjörn Fällidin

Harald Larsson
i Hedenäset

Arne Magnusson
i Nennesholm