

Nr 728

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

(Lika lydande med motion nr 883 i Andra kammaren)

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 116 angående ny huvudorganisation för statens järnvägar får vi anföra följande.

Strävandena att skapa en rationell administrativ organisation för SJ är förvisso förtjänsta av allt erkännande. Vad som i denna del föreslås i fråga om den centrala organisationen kan i sina huvuddrag godtagas med reservation för verkningarna av den ännu oklara placeringen av maskinavdelningen.

Gentemot förslaget till omläggning av den regionala organisationen för SJ kan däremot — trots vissa förtjänster däri — vissa tungt vägande sakliga invändningar göras. I första hand må därvid framhållas, att den utredning, på vilken propositionen bygger, icke är slutförd. Utredningsmaterialet är över huvud taget ofullständigt. Någon närmare ekonomisk utredning förebringas icke. Uppgiften om de beräknade besparingarna verifieras icke. Frågan om maskinavdelningens placering är alltfjämt svävande.

Förslaget såsom sådant med dess innebörd att nuvarande fem distrikt med underlydande facksektioner ersättes av elva driftsdistrikt och elva bandistrikt med sammanfallande geografiska gränser synes innefatta betydande organisatoriska svagheter. Att antalet förvaltningsenheter i princip nedbringas därom är ingenting annat än gott att säga; invändningarna riktas ej däremot. Olika meningar om förslagets lämplighet synes råda inom SJ självt; det har rönt kritik från distriktscheferna och av en reservant inom järnvägsstyrelsen. Vad man anmärker på torde framför allt vara den starka uppsplittringen på distriktsplanet på ej mindre än 22 distriktsenheter under vardera en chef. En dylik ordning synes stå mindre väl i överensstämmelse med moderna organisatoriska tendenser, som merendels eftersträvar koncentration till större enheter och samordning av befälsfunktionerna. Det vill förefalla som om förslaget i denna del är ägnat att medföra en försvagad regional sammanhållning, en försvagad auktoritet uppåt, nedåt och utåt och en oklar ansvarsfördelning i förening med en ökad arbetsbelastning på det centrala förvaltningsorganet.

Systemet med två parallellställda regionala förvaltningsorgan för varje

geografiskt kommunikationsområde synes icke blott i sig innefatta en dualism i fråga om befälsföringen utan skapar därjämte även en gränsdragning mellan trafiken å ena sidan och tekniken å andra sidan, vilken icke kan vara ändamålsenlig. Medan driftsdistrikten skall sörja för trafiken, skall bandistrikten ha hand om banan i trängre bemärkelse och därutöver även de eltekniska rörelsegrenarna, kraftförsörjningen, telekommunikationerna och signalväsendet. Det är dock att märka att den tekniska verksamheten är intimt knuten till driftens upprätthållande. Driften är en funktion av tekniken. Den tekniska verksamheten tjänar väsentligen driftens och trafikens upprätthållande, och arbetet på banan måste bl. a. ständigt anpassas efter trafikbelastning och tidtabell. Ett oavlåtligt växelspel måste här förekomma. Av vikt är fördenskull att trafik och teknik i görligaste mån samordnas.

I fråga om befälsföringen uttalas visserligen att de båda distriktscheferna måste samarbeta. Detta är gott och väl. Frågan om detta samarbete blir emellertid väsentligt beroende av relationerna på det personliga planet mellan de båda cheferna. Organisatoriskt blir dessa oberoende av varandra, och i organisatoriskt hänseende blir den föreslagna administrativa ordningen därför motsatsen till samordning. Det är anledning att förmoda att genomförandet av förslaget i denna del kan komma att visa sig vara ett allvarligt missgrepp. Det kan i detta sammanhang nämnas att medan stamlinjen Malmö—Stockholm för närvarande är uppdelad å två distrikt blir den enligt förslaget uppdelad å fyra dylika med åtta chefer. Väst kustbanan uppdelas i tre distrikt med sex chefer mot två för närvarande.

En ytterligare svaghet är att den ändrade distriktsindelningen även med en upprustning på försäljningssidan synes innefatta sämre förutsättningar än den nuvarande för kontakterna med trafikanterna. I denna del råder visserligen oklarhet eftersom frågorna om gränsdragningen mellan de olika distrikten och huvudorternas placering skjutes på framtiden. Tydligt är emellertid att trafiksektionerna på betydelsefulla trafikcentra kommer att indragas utan att motsvarande lokala kontaktorgan kommer att stå till förfogande.

Det är att uppmärksamma att man i remissyttrandena från näringslivets organisationer givit uttryck åt farhågor för en försämring i angivna hänseende. I yttranden av Stockholms handelskammare, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund och Handelskammaren i Gävle uttalas bl. a. — ehuru det icke framgår av referatet i propositionen — att man av angivna orsak icke är beredd att taga slutlig ställning till frågan om distriktens antal och utformning. Skånes handelskammare är i sitt remissyttrande inne på samma tankegångar, vilka ytterligare uvecklas.

I en nyligen publicerad artikel i tidningen Affärsekonomi har f. regeringsrådet Thorsten Thelander, vilken från tidigare verksamhet förvärvat

mångsidig inblick i arbetsförhållandena inom SJ, gjort förslaget till föremål för kritisk granskning. Denne påpekar däri bl. a. att förslaget i vissa hänseenden, framför allt på det eltekniska området, ter sig som en upprensning av en tidigare prövad och förkastad organisationsform. Denna organisationsform övergavs 1938 på grund av de mycket ogynnsamma erfarenheterna därav.

Starka skäl synes kunna åberopas för att hela frågan om den regionala organisationen göres till föremål för ytterligare överväganden under hänsynstagande till den kritik som framkommit. Det förefaller icke uteslutet att därvid syftet med omorganisationen kan åstadkommas inom ramen för den nuvarande distriktsorganisationen.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i anledning av propositionen måtte förklara sig icke kunna godkänna de föreslagna riktlinjerna för den regionala förvaltningsorganisationen.

Stockholm den 19 april 1963

Gösta Jacobsson

N. Yngve Nilsson

J. A. Arvidson

Gustaf Henry Hansson

Per Petersson
