

## Nr 121

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ny huvudorganisation för statens järnvägar m. m. jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 116 har Kungl. Maj:ten, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 22 mars 1963, föreslagit, att statens järnvägar skall omorganiseras i huvudsaklig överensstämmelse med riktlinjer som framlagts av järnvägsstyrelsen. Förslaget innebär en ny huvudorganisation för såväl den centrala som regionala administrationen. Den centrala organisationen, som för närvarande är provisoriskt uppdelad på tolv huvudenheter, föreslås i stället indelad i sju avdelningar. Generaldirektören samt cheferna för dessa avdelningar förutsättes arbeta såsom en direktion. I fråga om den regionala organisationen föreslås att nuvarande fem distrikt med underlydande facksektioner ersättes av elva driftdistrikt och elva bandistrikt. De geografiska gränserna för bandistrikt och driftdistrikt förutsättes därvid sammanfalla.

Inledningsvis redovisas i propositionen den nuvarande organisationen av statens järnvägar (s. 3—6).

Beträffande *järnvägsstyrelsens* förslag till ny huvudorganisation samt *remissyttrandena* häröver får utskottet hänvisa till propositionen (s. 6—31).

Departementschefen har anfört följande.

»Under de drygt tre decennier som förflutit sedan huvuddragen i statens järnvägars nuvarande organisation fastställdes har strukturen på transportmarknaden i vårt land radikalt förändrats. För järnvägarnas del har konkurrensen från andra transportmedel, främst bilarna, blivit alltmer kännbar. Utvecklingen har inneburit betydande anpassningsproblem för statens järnvägar. Olika åtgärder har successivt vidtagits för att anpassa statsbanornas administration till utvecklingen utan att grundprinciperna i organisationsuppbyggnaden rubbats. Det senaste ledet i denna process är den provisoriska organisation av centralförvaltningen, som genomfördes under år 1962. En samlad översyn av hela företagens organisation har emellertid efter hand framstått som alltmer angelägen.

Järnvägsstyrelsen har nu påbörjat en sådan översyn och som en första etapp i omorganisationsarbetet lagt fram förslag till ny huvudorganisation för järnvägsföretaget. I den utredning, som ligger till grund för styrelsens

förslag, konstateras påtagliga brister hos den nuvarande organisationen. Ett för stort antal enheter är direkt underställda generaldirektören, vilket försvårar ledningen av företaget. Vidare förekommer oklarheter i fråga om befogenheter och ansvar i såväl horisontell som vertikal led. Principfunktionerna inom företaget är splittrade på olika avdelningar eller byråer i den centrala förvaltningen, ett förhållande som varit särskilt markant i fråga om drifttjänstens administration, marknadsföringen, personaltjänsten samt underhållet av anläggningar och materiel. Som en följd härav har ordervägar utbildats till en och samma punkt från flera chefer. Också i den regionala organisationen finnes oklarheter främst på underhållssidan, men även i fråga om driftfunktionen. Dubbelarbete förekommer i viss utsträckning. Den nuvarande instansindelningen med fyra horisontella organisationsnivåer under verksledningen anses hämmande ur effektivitetssynpunkt. Genom att distriktsnivån i vissa avseenden kommit att utgöra en s. k. trångsektion, har informella ordervägar utbildats vid sidan av denna instans.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag till ny huvudorganisation lägges ansvaret för underhållet i princip på de tekniska avdelningarna. Antalet huvudenheter i den centrala organisationen föreslås skola minskas från tolv till sju genom sammanslagning av vissa nuvarande enheter. Således sammanföres bantekniska byrån och elektrotekniska byrån till en banavdelning samt maskintekniska byrån och verkstadsbyrån till en maskinavdelning. Förrådsbyrån föreslås bli inplacerad under ekonomiavdelningen. Övriga enheter i den nya huvudorganisationen föreslås skola utgöras av en driftavdelning, som avses innefatta även den nuvarande försvarsbyrån, en kommersiell avdelning, en administrativ avdelning under vilken rättsavdelningen förutsättes inordnad samt en utvecklingsavdelning. Såsom chefer för dessa avdelningar föreslås sju direktörer i Bp 6, vilka förutsättes skola bilda en samrådande direktion tillsammans med generaldirektören. På det regionala planet innebär förslaget att distrikts- och sektionsnivåerna sammanslås till en instans. Nuvarande fem distrikt och 88 sektioner slopas därvid och ersättes av elva driftdistrikt under driftavdelningen och elva bandistrikt under banavdelningen. De geografiska gränserna för driftdistrikt och bandistrikt avses skola sammanfalla. Cheferna för drift- och bandistrikt föreslås skola benämnas trafikchef respektive överingenjör och placeras i lönegrad Bp 4 såvitt avser de distrikt, som innefattar storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö, samt vad beträffar övriga distrikt i lönegrad Bp 3. Trafikchef och överingenjör förutsättes skola ha distriktsexpeditioner på samma ort. Beträffande gränsdragningen mellan de olika distrikten och huvudorternas placering har järnvägsstyrelsen icke definitivt tagit ställning utan endast preliminärt angivit gränser och orter. Frågan om maskintjänstens inplacering i den regionala organisationen är likaledes ej slutgiltigt löst. I avbidan på en särskild utredning härom, som pågår

inom järnvägsstyrelsen, föreslås att maskintjänsten tills vidare inplaceras under driftdistrikten.

Förslaget till huvudorganisation innebär, att antalet nivåer under verksamheten minskar från fyra till tre. Den lokala organisationen lämnas i stort sett oförändrad, ehuru en utveckling mot större enheter antyds. Likaså bibehålles i princip den regionala huvudförråds- och huvudverkstadsorganisationen.

Omorganisationen syftar till att åstadkomma bl. a. klara ansvars- och befogenhetsområden, en kraftigt ökad delegering av befogenheter och beslutanderätt, koncentration av rutiner samt en förstärkning av den kommersiella funktionen inom företaget. Härigenom förväntas den nya organisationen medföra en väsentligt ökad effektivitet. Dessutom beräknas omorganisationen ge en årlig besparing av administrationskostnader om cirka 25 mkr.

Järnvägsstyrelsen avser att genomföra omorganisationen etappvis under tiden fram till den 1 juli 1965.

I yttrandena över förslaget har behovet av en omorganisation icke ifrågasatts. Vad gäller huvuddragen i den föreslagna organisationen intar det övervägande antalet remissinstanser en positiv hållning. Bl. a. har samtliga hörda personalorganisationer utom en i stort sett anslutit sig till förslagets principer. I några yttranden har dock hävdats, att omorganisationen är alltför genomgripande eller att ett mera fullständigt utredningsmaterial bör framläggas, innan ställning tages till huvudorganisationen. En i viss mån kritisk hållning till den tillämpade utredningsmetodiken intar även statskontoret, som likväl icke motsätter sig att principbeslut fattas i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget. Ämbetsverket anser dock att verkställigheten av omorganisationen på det regionala planet bör göras beroende av att ytterligare utredningsmaterial framlägges för Kungl. Maj:t. En del remissmyndigheter anser att totalförsvarssynpunkterna på det regionala planet ej tillräckligt beaktats. Beträffande gränsdragningen mellan distrikten och lokaliseringen av distrikthuvudorterna har åtskilliga synpunkter framförts.

Enligt min mening är statens järnvägars nuvarande organisation behäftad med väsentliga brister trots de ansträngningar som gjorts för att successivt anpassa den efter utvecklingen. För att järnvägsföretaget i fortsättningen skall kunna framgångsrikt konkurrera med andra trafikgrenar och bidra till att transportförsörjningen i samhället sker till lägsta möjliga kostnader krävs bl. a. att företagens organisation medger en ökad effektivitet och utvecklingsaktivitet. En omorganisation av statens järnvägar framstår därför som i hög grad angelägen. Med hänsyn till att statens järnvägar för närvarande redovisar stora årliga underskott bör strävan vara, att en effektivare organisation skall kunna börja verka så snart som möjligt.

Själva omorganisationsperioden, som kan ha en störande inverkan på arbetet i företaget, bör icke uttänjas. Huvuddragen i en ny organisation bör därför fastställas utan dröjsmål och det fortsatta arbetet för omorganisationens genomförande bedrivs med all skyndsamhet.

Det föreliggande förslaget avser huvudlinjerna för en ny organisation. Vid förslagets framläggande har järnvägsstyrelsen förutsatt, att styrelsen själv skall få svara för den mera detaljerade uppbyggnaden inom en av statsmakterna given ram. Motsvarande förfaringssätt har enligt min mening med goda erfarenheter använts i samband med omorganisationen av statens vattenfallsverk (prop. 1961: 168, SU 162, Rskr 368). Jag anser mig därför böra tillstyrka, att nämnda tillvägagångssätt tillämpas jämväl vid omorganisationen av statens järnvägar. Omorganisationen torde genom detta förfaringssätt kunna genom successiva åtgärder verkställas snabbare än om statsmakternas ställningstagande skulle anstå tills ett i detalj genomarbetat förslag föreligger. Det framlagda utredningsmaterialet bedömer jag vara tillfyllest för att statsmakterna nu skall kunna ta ståndpunkt till huvuddragen i organisationen. Jag delar således ej den i några remissytt-randen framförda uppfattningen, att statsmakterna skall uppskjuta sitt ställningstagande till huvudorganisationen till dess att utredningsresultatet i dess helhet föreligger.

Den av järnvägsstyrelsen föreslagna nya huvudorganisationen synes mig ägnad att väsentligt stärka järnvägsföretagets effektivitet. Minskningen av antalet huvudenheter direkt under verksstyrelsen bör underlätta ledningen av företaget. Även om såsom riksrevisionsverket hävdade en ytterligare reduktion av antalet medlemmar i direktionen kunde anses önskvärd, anser jag förslaget i denna del — som i jämförelse med nuläget innebär en betydande koncentration — böra godtagas. Järnvägsstyrelsen synes dock framdeles, sedan erfarenhet vunnits om direktionens arbete, böra överväga i vad mån en ytterligare minskning av antalet huvudenheter är ändamålsenlig.

Såsom en annan väsentlig fördel i den föreslagna organisationen vill jag framhålla den förstärkning av den kommersiella funktionen inom företaget som förslaget innebär. Genom att de för närvarande uppsplittrade kommersiella funktionerna inom styrelsen enligt förslaget i princip skall samlas till den kommersiella avdelningen, torde service- och försäljningssynpunkter bättre kunna bevakas på direktionsnivån. Även på det regionala planet medför omorganisationen en förstärkning av försäljningssidan. Järnvägsstyrelsen avser nämligen att på varje driftdistrikt inrätta en försäljningssektion med kommersiellt skolad personal. Vid järnvägsstyrelsens bedömning av distriktens storlek och preliminära gränser har en betydande vikt fästs vid att få till stånd geografiska områden av lämplig omfattning för en effektiv överblick av marknaden och bevakning av konkurrensläget. Den antydda utvecklingen inom den lokala organisationen mot större enheter, bl. a. så kallade storstationsområden, bör också möjliggöra en upp- rustning av försäljningsorganisationen på det lokala planet.

Jag vill vidare särskilt framhålla den minskning av antalet instanser i företaget, som den föreslagna organisationen innebär och som enligt min mening måste betraktas såsom en betydande administrativ vinst. Vad angår den tudelning av distrikten i driftdistrikt och bandistrikt, som sammanhänger med instansreduktionen, synes mig fördelarna överväga nackdelarna. De av några remissorgan framförda farhågorna att tudelningen skall försvåra för samhällsorgan och trafikanter att nå smidig kontakt med statens järnvägar på det regionala planet förefaller mig överdrivna. Dessa kontakter torde huvudsakligen komma att ske via trafikcheferna och deras expeditioner.

Med hänsyn till det anförda tillstyrker jag, att statens järnvägar omorganiseras i huvudsaklig överensstämmelse med vad järnvägsstyrelsen föreslagit. Beträffande maskintjänstens inplacering i den regionala organisationen godtar jag järnvägsstyrelsens förslag, vilket innebär att man tills vidare, i avvaktan på den närmare utredning av frågan som nu pågår, i allt väsentligt bibehåller den hittillsvarande organisationen för denna verksamhetsgren. Nämda utredning och därpå grundade förslag torde sedermera böra underställas Kungl. Maj:t.

Med anledning av vad statskontoret anført rörande behovet av ytterligare utredningar innan omorganisationen verkställes på det regionala planet har järnvägsstyrelsen förklarat, att fördjupade undersökningar för detaljorganisationen pågår sedan november förra året inom såväl den centrala som regionala organisationen. Avsikten är att utföra kvantitativa studier av samtliga avdelningar inom den centrala förvaltningen samt av olika organisationsenheter inom minst tre av nuvarande distrikt. Härigenom får styrelsen underlag för att mera i detalj fastställa bl. a. arbetsuppgifternas gruppering, fördelning av ansvar och befogenheter, personalbehov, tjänsters lönegradsplacering och de mindre organisationsenheternas utformning.

Enligt min mening bör bedömningen av det material, som sålunda framkommer, ankomma på verkets kollegiala styrelse. Omläggningen av den regionala organisationen hör sålunda inte — såsom statskontoret förordat — göras beroende av nytt beslut av Kungl. Maj:t.

Jag övergår nu till att behandla vissa speciella frågor i samband med omorganisationen.

Vad först angår förrådsfunktionen biträder jag järnvägsstyrelsens förslag, att denna skall inplaceras under ekonomiavdelningen.

Beträffande den nuvarande försvarsbyrån har överbefälhavaren i första hand förordat, att den skall placeras direkt under verksledningen, och i andra hand framhållit, att en inplacering under administrativa avdelningen är att föredraga framför den föreslagna placeringen i driftavdelningen. Enligt min mening bör antalet enheter direkt under verksledningen ej utökas. För förslaget om en inplacering under administrativa avdelningen talar enligt min mening, att försvarsfrågorna inom verket berör även andra funk-

tioner än driftfunktionen, varför en i möjligaste mån neutral position inom organisationen bör eftersträvas. Jag tillstyrker därför sistnämnda förslag.

Vad beträffar de juridiska ärendena har styrelsen föreslagit, att den enhet, som svarar för handläggningen av dessa, bör lyda direkt under generaldirektören men i administrativt hänseende placeras under administrativa avdelningen. Två remissinstanser har ansett en odelad placering direkt under generaldirektören lämpligast. Med hänsyn till angelägenheten av att antalet föredragande för generaldirektören reduceras så långt detta är möjligt anser jag mig inte kunna ansluta mig till något av de här nämnda förslagen. Enligt min mening bör enheten för de juridiska ärendenas handläggning inordnas i administrativa avdelningen. Detta bör givetvis inte hindra att verksamheten i vissa frågor skall kunna ta direkt kontakt med chefsjuristen.

Riksrevisionsverket har i sitt remissyttrande anfört vissa erinringar mot den föreslagna placeringen av internrevisionen. Med anledning därav har på initiativ av järnvägsstyrelsen representanter för denna och riksrevisionsverket närmare dryftat nämnda fråga. Därvid har man enats om att ytterligare överläggningar i frågan mellan berörda verk bör komma till stånd, innan några definitiva beslut fattas om organisation, utformning och placering av internrevisionen. För egen del har jag inte något att erinra mot att frågan utreds ytterligare av de båda verken gemensamt. Det torde böra uppdragas åt järnvägsstyrelsen att sedan utredningen verkställts framlägga förslag i ärendet för Kungl. Maj:t.

Förslaget till regional organisation har rönt viss kritik från totalförsvarsmyndigheterna. Dessa har bl. a. uttalat att möjligheterna till samverkan inom totalförsvaret med järnvägsmyndigheterna på det regionala planet bör klarläggas, innan ståndpunkt tas till organisationsförslaget. Med anledning härav har jag från järnvägsstyrelsen införskaffat en närmare redogörelse rörande den tillämnade regionala organisationen för krigsplanläggning och i krig.

I denna redogörelse framhåller styrelsen att distrikten även efter övergång till krigsorganisation i princip skall arbeta enligt fredsfunktionen. För att samordningen skall säkerställas avser styrelsen att ge den ene av cheferna för två sammanfallande drift- och bandistrikt vissa särskilda ledande och samordnande uppgifter samt däremot svarande befogenheter inom såväl drift- som bandistriktet. Distriktsexpeditionerna skall samverka med övriga totalförsvarsmyndigheter på lägre regional nivå, främst länsstyrelser och försvarsområdesstaber. För ledning och samverkan på högre regional nivå, således med civilbefälhavarekanslier och militärbefälsstaber, skall distrikten sammanföras till sex större enheter, järnvägsområden. Till järnvägsområdesbefälhavare avser järnvägsstyrelsen att redan i fred utse en av cheferna för distrikten. Denne skall i fredsorganisationen biträdas av ett mindre stabsorgan närmast motsvarande försvarsavdelningarna vid nuva-

rande distriktskanslier och under ledning av en militärassistent. Vid övergång till krigsorganisation skall järnvägsområdesbefälhavare helt frånträda befattningen som chef för distriktet och stabsorganet skall utbyggas till ett mindre kansli. Uppgifter för järnvägsområdesbefälhavaren skall vara att i fred förbereda och i krig leda all verksamhet, som berör mer än ett distrikt, d. v. s. främst operativ ledningsverksamhet, samt att samverka med övriga totalförsvarsmyndigheter på högre regional nivå.

Jag vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på järnvägarnas betydelse i totalförsvaret. Speciellt i ett krigs inledningsskede kommer mycket stora krav att ställas på organisationen. Det är därför av vikt att statens järnvägars organisation i fred är sådan, att den fyller rimliga krav på krigsplanläggning och samverkan med totalförsvarsmyndigheter. Med hänsyn till vad styrelsen anfört i fråga om tilltänkt samarbete på det regionala planet har jag ansett mig böra godtaga organisationsförslagets huvudlinjer ur totalförsvarsynpunkt. Järnvägsstyrelsen bör tillse att organisationen för planläggning och verksamhet i krig blir sådan, att järnvägarnas möjligheter att fullgöra sina uppgifter i totalförsvaret icke försämras.

Totalförsvarsmyndigheterna har även kritiserat den preliminära gränsdragningen mellan de olika distrikten och hävdad att distriktsgränserna i möjligaste mån bör anslutas till den civiladministrativa och militärterritoriella indelningen för att inte samverkan mellan järnvägs- och totalförsvarsmyndigheterna skall försvåras i fredstid och vid övergång till krigsorganisationen. I några remissyttranden har konkreta förslag till gränsjusteringar framförts. En av civilbefälhavarna har även anfört totalförsvarsynpunkter till stöd för att viss distriktsexpedition bör placeras på annan ort än enligt järnvägsstyrelsens preliminära förslag.

Vad beträffar distriktsexpeditionernas förläggning har i övrigt under återopande av främst lokaliseringssynpunkter framförts åtskilliga förslag, som avviker från den av järnvägsstyrelsen preliminärt angivna placeringen.

Enligt min mening bör vid det slutliga avgörandet av frågorna om distriktsgränser och huvudorternas placering här avsedda lokaliserings- och totalförsvarsynpunkter jämväl beaktas och vägas mot kommersiella, drifttekniska och andra förhållanden av mera direkt järnvägsintresse. För denna avvägning vill jag föreslå en särskild procedur, som ger garantier för att olika synpunkter får göra sig gällande i den slutliga bedömningen utan att prövningen i dess helhet förlägges till Kungl. Maj:t. Det torde sålunda böra uppdragas åt järnvägsstyrelsen att inhämta yttranden rörande gränsdragning och huvudorternas placering från samtliga länsstyrelser samt att därefter överväga ärendet i samråd 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 under-

ställas Kungl. Maj:ts prövning. I övriga fall torde beslut om gränser och huvudorter böra meddelas av järnvägsstyrelsen.

I enlighet med den nya organisationen bör följande chefstjänster inrättas, nämligen en administrativ direktör, en driftdirektör, en ekonomidirektör, en kommersiell direktör och tre tekniska direktörer såsom chefer för avdelningarna inom centrala förvaltningen samt elva trafikchefer och elva överingenjörer såsom chefer för drift- respektive bandistrikten. Direktörerna bör placeras i lönegrad B 5, trafikcheferna och överingenjörerna inom stockholms-, göteborgs- och malmödistrikten i lönegrad B 4 samt trafikcheferna och överingenjörerna inom övriga distrikt i lönegrad B 3. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att senare taga ställning till om innehavarna av dessa tjänster skall vara extra ordinarie eller förordnas på viss tid.

Följande tjänster bör utgå ur personalförteckningen för verket, nämligen en överdirektör i Bp 7 och en byråchef i Bp 4 på trafikbyrån. Dessutom bör i princip följande på personalförteckningen uppförda tjänster utgå ur organisationen, nämligen en ekonomidirektör, tre tekniska direktörer, en verkstadsdirektör och fem distriktschefer i Bp 5 samt en byråchef i Bp 4 (kommersiella byrån). Det kan emellertid bli nödvändigt att övergångsvis bibehålla vissa av dessa tjänster så länge de nuvarande innehavarna kvarstår inom statens järnvägar.

För att övergången till den nya organisationen skall kunna ske så smidigt som möjligt synes riksdagens medgivande böra inhämtas att Kungl. Maj:t må under tiden till och med den 30 juni 1965 dels utbyta tjänster i lönegraderna B 3 och B 1 mot andra tjänster i samma eller lägre lönegrad, dels bemyndiga järnvägsstyrelsen att under samma tid utbyta ordinarie tjänster på löneplan A mot andra tjänster i samma eller lägre lönegrad. Styrelsen bör årligen i samband med förslaget till personalstat till Kungl. Maj:t anmäla vilka tjänster som med stöd av detta bemyndigande bytts ut.

Det torde vidare böra ankomma på Kungl. Maj:t att i den utsträckning, som erfordras i samband med genomförandet av förslaget, uppföra tjänster på övergångsstat och utfärda övergångsbestämmelser i övrigt.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Hilding* (I: 727) och den andra inom andra kammaren av herr *Enskog m. fl.* (II: 882), i vilka hemställts att riksdagen måtte godkänna de av Kungl. Maj:t föreslagna riktlinjerna för omorganisation av statens järnvägar i den del de avser den centrala organisationen samt i skrivelse till Kungl. Maj:t begära ny utredning av den regionala organisationen av statens järnvägar;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Gösta Jacobsson m. fl.* (I: 728) och den andra inom andra kammaren av fröken *Karlsson* och herr *Nilsson* i Göingegården (II: 883), i vilka hemställts att riksdagen i anledning av propositionen måtte förklara sig icke



kunna godkänna de föreslagna riktlinjerna för den regionala förvaltningsorganisationen;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Harald Pettersson* (I: 729) och den andra inom andra kammaren av herr *Nilsson* i Tvärålund *m. fl.* (II: 884), i vilka hemställts 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yttranden får utskottet hänvisa till motionerna II: 882, I: 728 och II: 884.

*Utskottet.* I förevarande proposition har förslag framlagts rörande en ny huvudorganisation för såväl den centrala som regionala administrationen av statens järnvägar. Förslaget överensstämmer i allt väsentligt med riktlinjer som framlagts av järnvägsstyrelsen. I fråga om den centrala administrationen föreslås att järnvägsstyrelsen, som för närvarande är provisoriskt uppdelad på tolv huvudenheter, i stället skall indelas i sju avdelningar. Generaldirektören samt cheferna för dessa avdelningar förutsättes arbeta såsom en direktion. Beträffande den regionala organisationen föreslås att nuvarande fem distrikt med underlydande facksektioner ersättes av elva driftdistrikt och elva bandistrikt. De geografiska gränserna för bandistrikt och driftdistrikt förutsättes därvid sammanfalla.

Sedan huvuddragen i den nya organisationen fastställts förutsättes järnvägsstyrelsen själv få svara för den detaljerade utformningen inom en av statsmakterna given ram. Omorganisationen avses att genomföras etappvis under tiden fram till den 1 juli 1965. För genomförandet av förslaget kräves ett antal nya högre tjänster samtidigt som vissa nuvarande chefsbefattningar kan indragas.

I motionerna I: 727 och II: 882 riktas kritik mot förslaget i vad avser den regionala organisationen. Sålunda anser motionärerna bl. a. det vara olämpligt att ha två distriktsexpeditioner på samma plats utan gemensam administrativ chef. Vidare framföres i motionerna vissa erinringar mot antalet distrikt, organisationens inpassning i försvarsorganisationen samt tidsplanen för genomförandet av omorganisationen.

Förslaget i fråga om den regionala organisationen kritiseras likaledes i motionerna I: 728 och II: 883 främst i vad avser systemet med två parallellställda regionala förvaltningsorgan för varje geografiskt kommunikationsområde. Enligt motionärernas uppfattning är en sådan uppdelning olämplig från flera synpunkter. Den ändrade distriktsindelningen säges vidare innefatta sämre förutsättningar än den nuvarande för kontakterna med kunderna.

Slutligen framhålles i motionerna I: 729 och II: 884 bl. a. att förslaget

i fråga om den regionala organisationen är alltför knapphändigt för att ge ett tillräckligt underlag för ett ställningstagande från riksdagens sida.

I samtliga motioner yrkas att riksdagen ej på det föreliggande materialet skall godkänna de föreslagna riktlinjerna för statens järnvägars regionala organisation.

Såvitt utskottet kunnat finna lider den nuvarande organisationen av statens järnvägar av påtagliga brister i olika avseenden. Det får därför anses tillfredsställande att åtgärder nu vidtagits för att anpassa organisationen av företaget efter de krav som ställes med hänsyn till såväl rådande förhållanden i nuläget som den framtida utvecklingen.

Utskottet kan i huvudsak ansluta sig till syftena med den föreslagna omorganisationen, med vilken bl. a. avses att åstadkomma klara ansvars- och befogenhetsområden samt en kraftigt ökad delegering av befogenheter och beslutanderätt. Såvitt utskottet kan bedöma synes det föreliggande förslaget rörande huvuddragen i statens järnvägars organisation ägnat att möjliggöra en effektivare skötsel av företaget. Enligt utskottets åsikt bör således de i propositionen uppdragna riktlinjerna kunna läggas till grund för den fortsatta behandlingen av statens järnvägars omorganisation.

Vad gäller den centrala organisationen torde den förordade minskningen av antalet huvudenheter skapa förutsättningar för en effektivare företagspolitik. Enligt utskottets mening synes dock en ytterligare reducering av antalet medlemmar i direktionen kunna bidra till en fastare sammanhållning av de olika funktionerna inom företagets ledning och bör därför i enlighet med departementschefens uttalande övervägas av järnvägsstyrelsen.

I fråga om den regionala organisationen har från olika håll riktats kritik mot det framlagda förslaget. Anmärkningarna avser i första hand tudelningen av distriktet i driftdistrikt och bandistrikt. Vidare har erinringar framförts mot bl. a. antalet distrikt, distriktens geografiska omfattning samt distriktsorganisationens inpassning i försvarsorganisationen.

Enligt utskottets mening kan från flera synpunkter tvekan råda rörande lämpligheten av att dela upp distriktschefsfunktionerna på två sidoordnade chefsbefattningar. Med hänsyn till vad i propositionen anförts rörande den totala effekten av för- och nackdelar av tudelningen vill dock utskottet ej heller i förevarande del motsätta sig en omorganisation enligt de föreslagna riktlinjerna. Utskottet vill dock understryka angelägenheten av att vid det fortsatta arbetet rörande den regionala organisationens utformning frågan om distriktens administration och därmed sammanhängande frågor noggrant prövas. Enligt utskottets mening bör vidare en ny distriktsorganisation ges en så långt möjligt flexibel utformning så att — sedan erfarenheter vunnits av den nya organisationsformen — om detta befinnes ändamålsenligt en närmare regional samordning skall kunna ske utan längre tidsutdräkt och utan större kostnader. I sammanhanget vill utskottet slut-

ligen understryka betydelsen av att distrikten ges sådana personella resurser att det deklarerade syftet att åstadkomma en kraftigt ökad delegering av befogenheter och beslutanderätt får en reell innebörd.

Statens järnvägar har en utomordentligt stor betydelse för samhället i olika avseenden. Framför allt gäller detta i fråga om näringslivets utveckling och lokalisering samt servicen gentemot allmänheten. Strävandena att uppnå ett från företagsekonomiska synpunkter gott driftresultat bör självfallet vara en riktpunkt för järnvägsledningen. Statsbaneföretaget måste emellertid inordnas i den allmänna trafikpolitiken som i sin tur måste samordnas med statsmakternas målsättningar av bl. a. närings-, lokaliserings- och försvarspolitisk art. 1953 års trafikutredning har lagt fram förslag rörande riktlinjer för den statliga trafikpolitiken och därvid bl. a. behandlat målsättningen för statens järnvägar. Förslaget har remissbehandlats och en proposition i ärendet torde — enligt vad utskottet inhämtat — komma att föreläggas höstriksdagen. Enligt utskottets mening är det angeläget att det fortsatta organisationsarbetet vid statens järnvägar bl. a. tager sikte på en organisation, som kan anpassas till de krav som statsmakterna kan komma att ställa på statsbaneföretaget ur andra synpunkter än de rent företagsekonomiska.

Enligt departementschefens förslag kommer vid det slutliga avgörandet av frågorna om distriktsgränser och huvudorternas placering lokaliserings- och försvarssynpunkter att beaktas och vägas mot mera direkta järnvägsintressen. För att skapa garantier för en allsidig avvägning förordas i propositionen att den slutliga prövningen förlägges till Kungl. Maj:t i den mån berörda centrala myndigheter ej kan nå enighet. Utskottet, som således förutsätter att ifrågavarande spörsmål blir föremål för ingående överväganden, anser sig med hänsyn härtill kunna godta Kungl. Maj:ts förslag i förevarande avseenden.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts avstyrker utskottet bifall till motionerna I: 728 och II: 883. Ej heller finner utskottet de i motionerna I: 727 och II: 882 samt I: 729 och II: 884 framförda yrkandena böra föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

Då Kungl. Maj:ts förslag i övrigt ej givit anledning till erinran eller särskilt uttalande hemställer utskottet,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 728 och II: 883,

a) godkänna i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 22 mars 1963 föreslagna riktlinjer för omorganisation av statens järnvägar;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de ändringar i personalförteckningen för statens järnvägar som föranleds av vad som föreslagits i nämnda statsrådsprotokoll;

*Statsutskottets utlåtande nr 121 år 1963*

c) medgiva utbyte av tjänster under tiden till och med den 30 juni 1965 i enlighet med vad som föreslagits i nämnda statsrådsprotokoll;

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de övergångsanordningar i övrigt som erfordras i anledning av omorganisatio-  
nen;

II. att motionerna I: 727 och II: 882 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att motionerna I: 729 och II: 884 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 maj 1963

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit*

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, fröken Andersson, herrar Einar Persson, Birger Andersson, Ivar Johansson, Bergman, Axel Johannes Andersson, Fritz Persson, Rikard Svensson, fru Wallentheim, herrar Bengtson, Edström, Källqvist och Holmberg; samt

från andra kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Gustafsson i Stockholm, Karlsson i Olofström, Blidfors, Nilsson i Göingegården, Andreasson, Mellqvist, fru Lewén-Eliasson, herrar Svensson i Ljungskile, Johansson i Norrköping, Andersson i Knäred, Gustafsson i Kårby, Löfroth och Nelander.

---

### Reservationer

- 1) av herr *Bengtson*;
- 2) av herr *Nilsson* i Göingegården;
- 3) av herr *Mellqvist*;
- 4) av herr *Nelander*.