



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948: 35
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



FÖRSLAG RÖRANDE FÖRBÄTTRING AV
**STATENS JÄRNVÄGARS
BOSTADSBESTÅND**

BETÄNKANDE

AVGIVET AV

1946 ÅRS SJ-BOSTADSUTREDNING

STOCKHOLM

1948

Statens offentliga utredningar 1948

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. Idun. 120 s. **Jo.**
2. Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. Idun. 220 s. **Jo.**
3. Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. Norstedt. 148 s. **I.**
4. Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. Marcus. 169 s. **Ju.**
5. Trädgårdsundervisningen. Norstedt. 200 s. **Jo.**
6. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. Beckman. 75 s. **K.**
7. Parlamentariska undersökningskommissionen angående flyktingärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande angående säkerhetstjänstens verksamhet. Norstedt. 490 s., 1 pl. **I.**
8. Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning angående explosiva varor m. m. Norstedt. 231 s. **H.**
9. Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. Idun. 243 s. **K.**
10. Betänkande angående skärgårdstrafiken m. m. V. Pettersson. 424 s. **K.**
11. Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 4. Förslag angående partiellt arbetsförs anställning i allmän tjänst. Katalog och Tidskriftstryck. 132 s. **S.**
12. Statens trädgårdsförsök. Norstedt. 75 s. **Jo.**
13. Betänkande angående statens järnvägars organisation. Del 1. Den centrala ledningen. Katalog och Tidskriftstryck. 55 s. **K.**
14. Den öppna läkarvården i riket. Idun. 411 s. **I.**
15. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 16. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Skaraborgs län. Beckman. 48 s. **K.**
16. Förslag till sjöarbetstidslag. Hæggström. 101 s. **H.**
17. Betänkande angående utbildning av sjuksköterskor och annan sjukvårdspersonal. 1. Kihlström. 228 s. **I.**
18. Betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m. Beckman 56 s. **K.**
19. Den svenska spritfabrikationen och dess avsättningsförhållanden. Marcus. 95 s. **Fi.**
20. Betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten. Kihlström. 413 s. **K.**
21. Ungdomen och arbetet. Ungdomsvårdskommitténs betänkande. 6. Idun. 317 s. **Ju.**
22. 1944 års allmänna skattekommitté. 2. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser angående beskattning av livförsäkringsanstalter och livförsäkringstagare m. m. Marcus. 227 s. **I.**
23. Betänkande med förslag till lag om nykterhetsvård m. m. Marcus. 334 s. 6 pl. **I.**
24. Bilagor till medicinalstyrelsens utredning om den öppna läkarvården i riket. Idun. 393 s. **I.**
25. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 5. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Östergötlands län. Beckman. 42 s. **I.**
26. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 8. Tiden juli 1946 juni 1947. Av K. Åmark. Idun. 394 s. **Fo.**
27. 1946 års skolkommisssions betänkande med förslag till riktlinjer för det svenska skolväsendets utveckling. Hæggström. 561 s. **E.**
28. Betänkande med förslag till nya mellaninstanser för folkskolväsendet. Katalog och Tidskriftstryck. 129 s. **E.**
29. Betänkande rörande vissa utrikeshandelsfrämjande åtgärder. Marcus. 96 s. **H.**
30. Betänkande och förslag angående det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. Del 2. Estetiskt folkbildningsarbete. Beckman. 200 s. **E.**
31. Betänkande med förslag angående isbrytningens ordnande längs Norrlandskusten m. m. Idun. 100 s. 1 karta. **H.**
32. Utredning rörande skogstillgångarna och skogsindustriernas råvaruförsörjning i övre och mellersta Norrland m. m. Kihlström. 200 s. **Jo.**
33. 1943 års sockersjukutrednings betänkande angående sockersjukvården i riket. Idun 191 s. **I.**
34. Betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. Marcus. 328 s. **K.**
35. Förslag rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd. V. Pettersson. 100 s. **K.**

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948:35

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



FÖRSLAG RÖRANDE FÖRBÄTTRING AV

STATENS JÄRNVÄGARS BOSTADSBESTÅND

BETÄNKANDE

AVGIVET AV

1946 ÅRS SJ-BOSTADSUTREDNING

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRIAKTIEBOLAG

STOCKHOLM 1948



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen	5
I. Direktiven för utredningens arbete	7
II. Historik	9
A. Allmänna synpunkter	9
B. Bostadsproduktionens omfattning	12
C. Bostädernas storlek	14
D. Bostädernas bekvämlighetsutrustning	15
III. Statens järnvägars nuvarande bostadsbestånd	18
A. Bostadsbeståndets storlek	18
B. Bostädernas disposition	20
C. Bostädernas bekvämlighetsutrustning	22
D. Av utredningen vid studieresor gjorda iakttagelser	29
IV. Behovet av tjänstebostäder	32
V. Normer för tjänstebostads belägenhet, storlek och utrustning m.m. ..	38
A. Tjänstebostads belägenhet	38
B. Tjänstebostads storlek	40
C. Tjänstebostads inredning och bekvämlighetsutrustning	47
D. Tjänstebostads uppvärmning	50
E. Vissa utomhusanordningar	52
F. Normaltyper för nya bostäder	53
VI. Åtgärder för förbättring av befintligt bostadsbestånd	60
A. Obehövliga bostäder	61
B. Bostäder med tillfredsställande standard	62
C. Bostäder i övrigt, som lämnas utan åtgärd	62
D. Vid ombyggnadsarbeten bortfallande bostäder	63
E. Ersättande av befintliga bostadslägenheter med nya sådana ...	63
F. Utvidgning av ettrumslägenheter till 2 rum och kök	64
G. Bostädernas utrustning med bekvämligheter m.m.	65
H. Exempel på ombyggnad och modernisering av vissa bostadstyper	69
I. Förslag beträffande vissa större bostadsfastigheter	74

VII. Uppförande av nya bostäder	78
VIII. Kostnadsberäkningar	79
A. Tillämpade beräkningsgrunder	79
B. Beräknade kostnader	80
C. Åtgärder till nedbringande av kostnaderna	82
IX. Plan för förbättringsarbetenas bedrivande	85
A. Angelägenhetsgrader	85
B. Tidsplan för arbetenas utförande	86
C. Sätt för arbetenas bedrivande	87
D. Organisationsåtgärder	88
X. Sammanfattning	91

Bilagor.

1. Sammanställning av uppgifter angående statens järnvägars bostadsbestånd	96
2. Sammanställning av utredningens förslag till förbättring av befintligt bostadsbestånd	98

Till

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Genom beslut den 29 juni 1945 bemyndigade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att tillkalla högst fem sakkunniga för att med beaktande av vad chefen för kommunikationsdepartementet till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag anfört, inom styrelsen verkställa utredning rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd samt avgiva de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

Med stöd av detta bemyndigande beslöt järnvägsstyrelsen den 16 november 1945 att till sakkunniga för ifrågavarande uppdrag utse f. d. landshövdingen A. B. Gärde, civilingenjören E. Strokirk, arkitekten B. Jonson, förste baningenjören A. A. Poring och trafikbiträdet K. A. Johansson. Åt Gärde uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete, varjämte bokhållaren H. I. Genborg förordnades att tjänstgöra såsom sekreterare. De sålunda utsedda sakkunniga, vilka påbörjade sitt arbete i början av år 1946, antogo benämningen 1946 års SJ-bostadsutredning.

I den omfattning som visat sig behövlig, har samråd skett med olika experter och myndigheter, bl. a. representanter för Kungl. byggnadsstyrelsen, statens arbetsmarknadsstyrelse och statens byggnadslånebyrå.

Utredningsarbetet har blivit mera tidskrävande än vad som från början kunnat förutses, dels på grund av svårigheten att inom begränsad tid erhålla erforderliga primäruppgifter i form av ritningar och andra uppgifter rörande befintliga bostäder, dels ock emedan bostadsbeståndet under tiden för utredningens arbete i ej oväsentlig omfattning utökats genom statsförvärv av ett antal enskilda järnvägar.

Sedan 1946 års SJ-bostadsutredning nu slutfört sitt uppdrag, får utredningen härmed överlämna betänkande med förslag rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd.

Stockholm den 30 juni 1948.

A. B. GÄRDE

EVERT STROKIRK

A. PORING

BIRGER JONSON

K. A. JOHANSSON

/ H. Genborg

DIREKTIVEN FÖR UTREDNINGENS ARBETE

Direktiven för utredningens arbete innehållas i ett yttrande till statsrådsprotokollet den 29 juni 1945 av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

I yttrandet lämnade departementschefen till en början följande redogörelse beträffande statens järnvägars bostäder och tidigare beräknade kostnader för desammas förbättring i viss utsträckning m. m.:

Enligt av järnvägsstyrelsen till investeringsutredningen lämnade uppgifter utgöres cirka en tredjedel av de omkring 2 500 tjänstebostäderna för banbevakningspersonal av lägenheter om endast 1 rum och kök. Av de omkring 6 300 tjänstebostäderna för övriga befattningshavare är omkring en fjärdedel av denna typ. Bostadsbeståndet är delvis av otidsenlig beskaffenhet även i andra avseenden.

Enligt en inom järnvägsstyrelsen i november 1942 företagen preliminär utredning beräknades kostnaderna för utvidgning av de för banbevakningspersonal avsedda enrumslägenheterna till lägenheter om två rum och kök, för anordnande av tvättstugor, vatten- och avloppsledningar samt värmeledning i de fall, där dylika anordningar saknas, ävensom för erforderliga reparationer och moderniseringar i övrigt av banbevakningspersonalens bostäder till i runt tal 12 miljoner kronor vid 1939 års prisnivå. Motsvarande kostnader för modernisering av statens järnvägars övriga tjänstebostäder hava av investeringsutredningen uppskattats till i runt tal 20 miljoner kronor. Med nuvarande prisnivå kunna kostnaderna beräknas bli väsentligt högre.

Under senare år hava för förbättring av ifrågavarande bostäder anvisats 1 300 000 kronor för budgetår, därav 300 000 kronor för utvidgning av enrumslägenheter och 1 000 000 kronor för andra moderniseringsarbeten.

Det är enligt min mening önskvärt, att den mindre tidsenliga delen av statens järnvägars bostadsbestånd så snart ske kan försättes i ett skick, som kan anses motsvara skäliga krav på utrymme och standard i övrigt. Detta är tydligen icke möjligt utan en väsentlig höjning av medelsanvisningen för ändamålet.

Investeringsutredningen har i sitt betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45 (SOU 1944: 12, s. 73) upplyst, att kostnaderna för förbättring av ett stort antal banvaktsboställen av järnvägsstyrelsen beräknats till 15 å 20 000 kronor för varje bostad och, i nordligaste Sverige, i ett flertal fall till icke mindre än 23 000

kronor per byggnadsföretag. Enligt utredningens mening framstode dessa belopp såsom oproportionerligt höga, icke minst med hänsyn till att hyran för en banvaktslägenhet i allmänhet icke plägade uppgå till mer än 450 à 500 kronor för år.

Investeringsutredningen har framhållit såsom angeläget, att en planläggning komme till stånd beträffande modernisering inom en begränsad tid av statens järnvägars bostadsbestånd i hela den omfattning, som betingades av numera vedertagen bostadsstandard. Planlägningsarbetet vore så mycket mera påkallat som en rationalisering och koncentrerung i tiden av bostadsförbättrandet syntes kunna medföra ej oväsentliga kostnadsbesparingar.

Sedan föredragande departementschefen därefter uttalat, att åtgärder i det av investeringsutredningen angivna syftet borde vidtagas, innan en ökad medelsanvisning för ifrågavarande ändamål beslutades, samt att järnvägsstyrelsen ansågs böra bemyndigas att tillkalla särskilda sakkunniga för att inom styrelsen biträda med utredningsarbetet, anfördes vidare:

Vid utredningsarbetet bör till en början övervägas, huruvida det är påkallat, att statens järnvägars befattningshavare bebo särskilda tjänstebostäder i den omfattning, som hittills varit fallet. Det är måhända icke uteslutet, att en avveckling av tjänstebostadssystemet i viss utsträckning kan ske. Detta måste dock bli en fråga på lång sikt. Under alla förhållanden är det på grund av järnvägstjänstens särskilda förhållanden sannolikt, att tjänstebostäder alltjämt måste tillhandahållas i betydande omfattning. Det bör vid sådant förhållande övervägas, om och på vad sätt en begränsning av kostnaderna kan vinnas utan åsidosättande av kraven på skälig standard. Normaltyper för nya bostäder för olika befattningshavargrupper böra utarbetas. Det bör prövas, om det icke i vissa fall kan vara ändamålsenligt att slopa äldre bostäder och ersätta dem med seriebyggda eller s. k. monteringsfärdiga hus. Jämväl i de fall, där ombyggnad befinnes vara den bästa lösningen, kan det måhända vara möjligt att genom samtidiga beställningar av inredningsdetaljer och dylikt nedbringa kostnaderna. På basis av dessa och andra undersökningar bör en av kostnadsberäkningar åtföljd plan för arbetets bedrivande framläggas tillika med förslag om den takt, vari byggnadsarbetet bör bedrivas, och den därav beroende frågan om storleken av de årliga anslag, som böra anvisas. Nämda plan torde av praktiska skäl få inskränkas till en uppläggning i stora drag, medan av lokala förhållanden betingade detaljfrågor torde få hänskjutas till de reguljära utrednings- och beslutsorganen. Den avsedda utredningen, vilken berör ett antal svårbedömliga problem och därför måhända kan bli tidskrävande, bör självfallet ej få förhindra en fortgående förbättring av bostadslägenheter i fall, där sådan förbättring enligt hittillsvarande bedömningsgrunder finnes påkallad.

Samråd bör vid utredningen äga rum med statens arbetsmarknadskommission för beaktande av frågan om den inverkan på omfattning och takt för bostadsförbättrandet bedrivande, vartill arbetsmarknadspolitiska överväganden böra föranleda. Ät materialtillgångarnas betydelse för planläggningen bör självfallet också ägnas uppmärksamhet.

II

HISTORIK

A. Allmänna synpunkter.

Under statsbanornas tidigaste verksamhetsår synes en allmän strävan hava förelegat att i största möjliga utsträckning tillhandahålla bostäder som naturaförmån åt anställda befattningshavare. I detta syfte uppfördes årligen ett större eller mindre antal bostadslägenheter. I viss omfattning förhyrdes därjämte privata bostäder för samma ändamål. Det ansågs dock vara lämpligast och mest fördelaktigt att tillgodose det förefintliga bostadsbehovet genom produktion av nya bostäder för statsbanornas egen räkning. Sålunda framhöll den dåvarande styrelsen för statens järnvägstrafik i en underdånig skrivelse till Kungl. Maj:t den 28 november 1873, att »det bästa sättet och i tidernas längd även det billigaste utan tvivel vore, att järnvägstrafiken själv uppförde lämpliga bostäder». Med avseende på förhyrandet av privata bostäder uttalade styrelsen vidare, att »denna utväg visserligen anlitas, men att det ej behövde bevisas, att den enskilde alltid kunde betinga sig bättre villkor än järnvägen, huru många exempel än kunde anföras på oskäligen fordringar, så snart det blivit känt, att den enskilde spekulanten på en bostad varit vid järnvägen anställd».

Efter hand framfördes nya synpunkter med avseende på behovet av bostäder för järnvägspersonalen. Inom 1893 års löneregleringskommitté gjorde sig starkt gällande en benägenhet att inskränka personalens förmån av fri bostad eller ersättning därför. Sålunda framhöll kommittén beträffande de då gällande bestämmelserna angående bostadsförmånen m. m. bl. a. följande:

Mot den sålunda fastställda ordningen i fråga om åtnjutande av fri bostad eller inkvarteringsersättning synes kommittén först och främst kunna erinras, att den uppfattning, som vid järnvägarnas införande gjorde sig gällande om nödvändigheten av att nästan all järnvägspersonal bodde i järnvägens omedelbara närhet, numera blivit betydligt modifierad. Erfarenheten har nämligen visat, att antalet av de tjänstekategorier, vilkas bostäder med nödvändighet måste vara så

belägna, icke är så stort; och särskilt i våra grannländer Norge och Danmark förekommer förmånen av fri bostad in natura i långt mindre utsträckning än hos oss. De lägenheter, i vilka vår linjepersonal inrymts, hava även i verkligheten icke så sällan befunnit sig på ganska långt avstånd från vederbörande station eller annan tjänstgöringsplats.

Med avseende på de av statens järnvägar förhyrda bostäderna anförde kommittén vidare:

Kommittén har vid företagen undersökning jämväl funnit, att järnvägens utgifter för förhyrda bostäder stiga till högst avsevärda belopp. Detta gäller i all synnerhet om de s. k. boställshus, vilka järnvägsstyrelsen tid efter annan med Kungl. Maj:ts tillstånd för en tidrymd av 25 år förhyrt av statens järnvägstrafiks änke- och pupillkassa. I hyresavgift för ett sådant hus erlägger styrelsen nämligen $4\frac{1}{2}$ à 5 % av vad huset kostat samt bestrider dessutom allt underhåll. Härigenom kommer i vissa fall statens årliga utgift för inkvartering in natura av en tjänsteman eller betjänt att uppgå till vida högre belopp än om endast inkvarteringsersättning lämnats. För de stationskarlar, vilka åtnjuta bostad i vissa änke- och pupillkassan tillhöriga hus å Kungsholmen i Stockholm, utgör sålunda kostnaden för inkvarteringen (bränslet inberäknat) omkring 70 % av det konstanta arvodel, under det att inkvarteringsersättningen skulle uppgått till blott 20 % därav. En genomgripande förändring i detta hänseende synes förty nödig.

Kommitténs uppfattning utmynnade — med vissa reservationer — i ett förslag till bestämmelse, i huvudsak innebärande, att förmånen av fri bostad skulle, där detta befunes för järnvägstrafiken behöfligt, tillkomma distriktschef, trafikinspektör och byråassistent, stationsföreståndare och underinspektör, banmästare och banvakt samt vissa portvakter, ävensom, där tjänstens krav eller lokala förhållanden så oundgängligen fordrade, annan tjänsteman eller betjänt, utövande den egentliga stationstjänsten. De befattningshavare, vilka icke kommo i åtnjutande av fri bostad, skulle åga uppbära hyresbidrag med procentuell del av lönen.

Den med bostadsförmånen förenade rätten till fri vedbrand ansågs böra bortfalla. Häremot reserverade sig fem av kommitténs ledamöter under framhållande av den avsevärda försämring av löneförmånerna, som däri genom skulle orsakas.

Löneregleringskommitténs förslag biträdades emellertid icke av järnvägsstyrelsen, som i sitt utlåtande den 30 januari 1896 anförde bl. a. följande:

Vid den interimistiska löneregleringen år 1863 liksom sedermera vid de definitiva regleringarna åren 1869 och 1874 bestämdes, att den distriktspersonal, som icke erhöll bostad in natura skulle få åtnjuta ersättning härför i penningar. Inkvarteringen in natura har alltså varit den primära avlöningsformen och inkvarteringsersättningen endast ett surrogat härför — något som jämväl torde ligga i denna senare förmåns begrepp, enär förmånen eljest icke synes hava något som helst berättigat i sig. Anledningen till att linjepersonalen i dess helhet ansetts böra komma i åtnjutande av förmånen av inkvartering har naturligen legat i uppfattningen om lämpligheten och fördelen av att denna personal bor i järnvägens omedelbara närhet, vartill i vissa fall kommit den absoluta nödvändigheten att på orter, där tjänliga bostäder icke stått att erhålla, anskaffa sådana.

Att nu i ett eller annat fall tjänstens beskaffenhet kan göra vederbörande tjänsteinnehavares boende i järnvägens närhet mindre behöfligt synes styrelsen icke kunna förringa betydelsen av den generella regeln — och denna regel torde även anses kunna vara av järnvägsadministrationerna allt hittills allmänligen godkänd.

— — —

Till ovan angivna förhållanden, vilka tala för ett bibehållande av gällande bestämmelser i fråga om linjepersonalens naturinkvartering, kan — vad särskilt beträffar den lägre betjäningen — läggas det av herrar Hahr och friherre Sparre jämväl antydda, tungt vägande skälet att naturinkvarteringen för denna personal även från fysisk och moralisk synpunkt sett är en synnerligen lämplig avlöningsform. De s. k. boställshus, vilka styrelsen med Eders Kungl. Maj:ts begivande för längre tid förhyrt av änke- och pupillkassan, äro huvudsakligen avsedda just för den lägre trafikbetjäningen; och deras förhyrande har i väsentlig mån föranletts av nödvändigheten att genom anskaffande av lämpliga bostäder åt sagda betjäning medverka till att denna må bibehållas vid den, enligt vad allmänt torde vara erkänt, mönstergilla beskaffenhet, som från början utmärkt densamma. Styrelsen kan för sin del bestämt vitsorda, att den mindre goda anda, som vid tidpunkten närmast före boställshusens uppförande här i Stockholm höll på att tränga sig in bland stationsbetjäningen, sedermera försvunnit helt visst just i följd av bostadsförhållandenas ordnande.

— — —

För de äldre boställshusen, vilka byggdes under tider, då hyror samt priser på byggnadsmaterialier voro höga, kunna i övrigt statens utgifter visserligen anses nog dryga, men förhållandet i detta hänseende har de senare åren blivit gynnsammare och torde för framtiden kunna komma att ställa sig än fördelaktigare.

Om inskränkning nu vidtoges i den förmån av inkvartering in natura, som, allt sedan statsbaneförvaltningens uppkomst ställd i utsikt jämväl för maskin- och stationsbetjäningen, under de senare åren kunnat i avsevärdare grad beredas denna betjäning, skulle detta komma att stå i den bjärtaste motsats till den strävan från stora arbetsgivares sida att tillhandahålla sin arbetspersonal bostadslägenheter, som allt mer gör sig gällande. En sådan åtgärd skulle enligt styrelsens förmenande icke vara staten värdig och icke heller ur ekonomisk synpunkt klok, ty den skulle säkerligen, såsom förut antytts, med tiden resultera i en sämre personaluppsättning.

Beträffande rätten till fri vedbrand biträdde styrelsen den inom lönekommittén anmälda reservationen för denna förmåns bibehållande.

Vid frågans föredragning hos Kungl. Maj:t framhöll föredragande departementschefen vissa synpunkter, som i väsentliga avseenden sammanföll med den uppfattning järnvägsstyrelsen hävdade. De nya bestämmelser, som på Kungl. Maj:ts förslag fastställdes av 1897 års riksdag, inneburo, att förmånen av fri bostad i järnvägens egna eller i närheten av tjänstgöringsplatsen belägna, för ändamålet förhyrda lägenheter skulle, där styrelsen funne sådant vara för järnvägstrafiken behöfligt, tillkomma följande tjänstemän och betjante vid distrikten, nämligen: distriktschef, ban- och maskindirektör, trafikinspektör, ban- och maskiningenjör, byråassistent, maskininspektör, stationsinspektör, underinspektör, expeditiönsförestånd-

dare för biljettexpedition, förste stationsskrivare å station av andra eller tredje klass, lokomotivmästare, stationsmästare, maskinist, materialvakt, vagnförman, banmästare och vaktmästare ävensom betjante av lägre grad än vid banavdelningen, banmästare, vid maskinavdelningen eldare och vid trafikavdelningen kontorsbiträde; att förhyrning av bostäder dock icke skulle äga rum utan Kungl. Maj:ts särskilda medgivande; samt att, där lokala förhållanden gjorde sådant nödigt eller lämpligt, fri bostad i järnvägens egna hus skulle tillkomma jämväl nu ej nämnda tjänstemän eller betjante vid distrikten.

Förmånen av fri vedbrand till upplåten in naturabostad bibehölls oförändrad. Till personal, som icke innehade bostad in natura, skulle utgå inkvarteringsersättning med 20 % av arvudet, oberoende av boningsort. (Från och med år 1907 tillämpades varierande procentsatser för olika orter, varjämte inkvarteringsersättning även tillerkändes järnvägsstyrelsens personal, som tidigare icke berörts av bestämmelserna angående bostadsförmån eller inkvarteringsersättning.)

B. Bostadsproduktionens omfattning.

Av tillgängliga statistikuppgifter framgår, att statsbanornas bostadsbestånd efter hand ökades så, att under femårsperioden 1881—1885 i medeltal 52 % av hela antalet ordinarie tjänstehavare åtnjöt förmånen av fri bostad i statens järnvägars hus. Efter denna tid synes bostadsproduktionen icke hava hållit jämna steg med den fortgående ökningen av personalantalet, enär motsvarande procenttal under femårsperioden 1901—1905 utgjorde 39, i trots av att bostadsbeståndet under samma tid ökades med omkring 1 400 lägenheter. (Därest de av statens järnvägar förhryrda bostäderna — till stor del inrymda i statens järnvägars änke- och pupillkassas fastigheter — medräknas, bliva förestående jämförelsetal 56 resp. 49 %.)

Ehuru de av 1897 års riksdag fastställda normerna beträffande tillhandahållandet av bostad kvarstodo i stort sett oförändrade intill den 1 juli 1920, då förmånen av bostad in natura bortföll och ersattes med tjänstebostadsupplåtelse mot hyresersättning, har tydligen uppförandet av nya bostäder ej heller i fortsättningen kommit att ske i den omfattning, som svarat mot inträdd personalökning. Under det att antalet bostäder i statens järnvägars egna hus vid slutet av år 1905 torde hava motsvarat omkring 40 % av sammanlagda antalet ordinarie tjänstehavare (exakta uppgifter angående bostadsbeståndets storlek saknas), utgjorde motsvarande procenttal vid slutet av år 1915, då bostadsbeståndet uppgick till 5 317 lägenheter, endast 34. (Om hänsyn tages till bostäderna i änke- och pupillkassans fastigheter, bliva jämförelsetalen 48 resp. 41 %.)

Med bortseende från änke- och pupillkassans byggnadsverksamhet synes

statsbanornas bostadsproduktion under tiden från sekelskiftet och fram till år 1917 till största delen hava omfattat erforderliga personalbostäder vid nya statsbanelinjer. På grund av den under tiden för första världskriget och närmast därefter framträdande bostadsbristen i städer och större samhällen nödgades emellertid statens järnvägar att i likhet med andra statliga verk och övriga större arbetsgivare vidtaga omfattande åtgärder för avhjälpande av bostadssvårigheterna för den anställda personalen. Sedan betydande belopp av statsmakterna ställts till förfogande för detta ändamål, uppfördes under åren 1917—1921 ett stort antal nya bostadshus. Under denna period ökades bostadsbeståndet med i runt tal 1 600 lägenheter. Efter nämnda tid har bostadsproduktionen varit av relativt obetydlig omfattning och har i stort sett begränsats till stationshus och banvaktsstugor vid nya statsbanelinjer samt bostadshus för ledningspersonal vid omformarstationer för den elektriska tågdriften. På grund av den för närvarande och sedan några år tillbaka rådande bostadsbristen i flertalet tätorter och därmed förenad svårighet att erhålla lämpliga bostäder för järnvägspersonalen har det dock ånyo blivit nödvändigt att vidtaga åtgärder för en — om än begränsad — nyproduktion av personalbostäder genom statens järnvägars försorg. Sålunda har efter framställning av järnvägsstyrelsen för vart och ett av budgetåren 1946/47 och 1947/48 anvisats ett anslagsbelopp av 1 000 000 kronor för uppförande av nya bostadshus.

Ehuru uppförandet av nya bostäder icke förekommit i någon större utsträckning under tiden efter år 1921 och fram till nuvarande tid, har antalet personalbostäder likväl ökat i väsentlig omfattning, beroende på införlivandet med statens järnvägar av ett stort antal enskilda järnvägar. Av tillgängliga uppgifter framgår sålunda, att bostadsbeståndet från år 1921 och till år 1945 ökat med omkring 2 700 bostadslägenheter, motsvarande ca 38 %. Härav komma ej mindre än omkring 2 100 lägenheter eller ca 30 % på tiden efter år 1935.

Såsom redan anförts, hava statens järnvägar jämväl kunnat förfoga över ett antal personalbostäder i de av änke- och pupillkassan uppförda bostadsfastigheterna. Det första av kassan uppförda bostadshuset fullbordades redan år 1878, varefter — med vissa uppehåll — produktionen av nya bostäder fortgick fram till år 1921, då kassans fastighetsbestånd omfattade omkring 1 400 bostadslägenheter, vilka samtliga av järnvägsstyrelsen förhyrdes till personalbostäder. Av driftsekonomiska skäl ansåg sig järnvägsstyrelsen sedermera nödsakad att avveckla denna förhyrning, efter hand som den kontraktsenliga hyrestiden utgick. I anledning härav beslöt änke- och pupillkassan att i den mån godtagbara köpeanbud kunde erhållas, försälja de återlämnade fastigheterna. Sålunda försålles ett tiotal av de större byggnaderna, under det att förvaltningen av de övriga övertogs av kassan. Vid änke- och pupillkassans överlåtande på staten den 1 juli 1937

övergingo samtliga då kvarvarande fastigheter till statens järnvägars förvaltning. Antalet i dessa fastigheter inrymda bostadslägenheter, vilka nu ingå i statens järnvägars bostadsbestånd, utgör 634.

C. Bostädernas storlek.

Med avseende på bostädernas storleksordning funnos redan tidigt vissa normerande bestämmelser i fråga om det antal rum, som finge tilldelas befattningshavare inom olika grupper. Sålunda innehöll Kungl. Maj:ts brev den 23 december 1880 detaljerade föreskrifter i detta hänseende, innehållande en differentiering av lägenhetsstorleken för olika tjänstehavare från högst 1 rum och kök till högst 9 rum och kök. Förstnämnda bostadsstorlek gällde för det stora antalet s. k. betjante i de lägsta lönegrupperna, i följd varav lägenhetstypen om 1 rum och kök kom att bli den dominerande. I stort sett kvarstodo och tillämpades nyssnämnda bestämmelser oförändrade fram till år 1912. Sedan särskilt tillkallade sakkunniga, »1911 års byggnadskommission», i en den 26 september 1911 avlämnad utredning angående uppförande av boställshus vid statens järnvägar ifrågasatt sådan ändring av boställsstaten, att den lägsta tjänstemannagruppen, banvakter, stationskarlar m. fl. finge tilldelas 2 rum och kök i stället för 1 rum och kök, framförde järnvägsstyrelsen i sin samma år till Kungl. Maj:t ingivna framställning om anslag till nya byggnader och anläggningar förslag till dylik ändring, vilket förslag av Kungl. Maj:t och riksdagen lämnades utan erinran. I anslutning därtill hava sedan år 1912 de för ifrågavarande personalgrupp avsedda bostäderna i nya bostadshus så gott som uteslutande utförts i storleken 2 rum och kök. Därjämte hava sedan samma tid pågått om- och tillbyggnadsarbeten för utvidgning av befintliga ettrumslägenheter till 2 rum och kök, för vilket ändamål särskilda anslagsmedel under en lång följd av år stått till förfogande.

På grund av de sålunda vidtagna åtgärderna har lägenhetstypen om 2 rum och kök efter hand kommit att bli den mest förekommande, vilket närmare belyses av följande sammanställning.

Beträffande större lägenheter hava efter hand vissa modifikationer vidtagits i fråga om storleken av tjänstebostad för befattningshavare i olika tjänstegrader. Sålunda gällde exempelvis intill år 1920, att stationsinspektor finge — oavsett stationens klass — tilldelas bostad om upp till 5 rum och kök och stationsmästare — likaledes oavsett stationsklass — 3 rum och kök. Sedermera har differentieringen anslutits till lönegraderna, och är för närvarande endast stationsinspektor av de högsta klasserna (I B och I A samt överinspektor) skyldig att mottaga så stor bostad som 5 rum och kök, under det att för övriga stationsinspektorer gäller en bostadsstorlek om 4 resp. 3 rum och kök. Stationsmästare av kl. V kan anvisas tjänstebostad

Vid slutet av år	Hela antalet lägenheter i SJ hus	Lägenheter om 1 rum och kök		Lägenheter om 2 rum och kök	
		antal	i % av hela bostads- beståndet	antal	i % av hela bostads- beståndet
1912	4 921	3 738	76	653	13
1915	5 317	3 693	69	1 062	20
1920	6 532	3 455	53	2 348	36
1925	7 515	3 053	41	3 329	44
1930	7 619	2 691	35	3 752	49
1935	7 659	2 380	31	3 997	52
1940	8 554	2 405	28	4 538	53
1945	9 732	2 705	28	5 258	54

Anm. Med inräknande av bostäderna vid de bandelar, som den 1 juli 1947 förvärvats av staten, uppgår antalet lägenheter om 1 rum och kök till 30 % och 2 rum och kök till 52 % av hela bostadsbeståndet.

om 3 rum och kök och stationsmästare av klasserna VI och VII 2 eller 3 rum och kök. Nämda förhållande torde närmast hava föranletts av övergången från systemet med bostad in natura till tjänstebostadsupplåtelse mot hyresersättning, varvid det blivit nödvändigt att i viss utsträckning anpassa storleken av bostad och hyresersättning efter vederbörandes lönegrad och därmed sammanhängande betalningsförmåga. I någon mån torde även den nu gällande differentieringen av tjänstebostädernas storlek hava påverkats av den under de senare årtiondena inträdda, av olika skäl motiverade förändringen i de allmänna bostadsvanorna, som i viss grad inneburit en övergång från större till mindre bostadslägenheter.

D. Bostädernas bekvämlighetsutrustning.

Vad slutligen gäller tjänstebostädernas utrustning med vissa bekvämligheter såsom vatten- och avloppsledningar, värmeledning m. m. synas några normerande riktlinjer härutinnan icke hava fastställts. Ej heller finnas för tiden före år 1938 några samlade uppgifter om i vilken omfattning statens järnvägars bostadslägenheter varit försedda med bekvämligheter av olika slag. I huvudsak torde bekvämligheterna i de bostadshus, som uppfördes före år 1917, hava begränsats till vatten- och avloppsledningar på sådana platser, där anslutning till förefintliga ledningssystem kunnat ske. Endast mera sporadiskt lära sådana bekvämligheter som värmeledning, badrum och vattenklosett m. m. hava förekommit.

Vid den omfattande nyproduktionen av bostäder under åren 1917—1921 synes behovet av bekvämligheter i bostäderna hava beaktats i större grad

än tidigare, ity att dessa bostäder i väsentlig utsträckning äro försedda ej blott med vatten- och avloppsledningar utan även med central- eller våningsvärmeledning. Under en följd av år hava vidare fortlöpande arbeten pågått för modernisering av de äldre bostadslägenheterna. Tillgängliga anslagsmedel hava dock — åtminstone före år 1939 — endast medgivit ett i relativt långsam takt bedrivit moderniseringsarbete. I sitt till Kungl Maj:t den 22 december 1938 ingivna förslag till stat för disposition av förnyelsefondsmedel under år 1939 framhöll järnvägsstyrelsen, att en del av statens järnvägars bostadsbestånd icke kunde anses motsvara dåtida fordringar på bostadslägenheter, och att tjänstemännen därför ofta under hänvisning till förhållandena på den allmänna hyresmarknaden begärde vatten- och avloppsledningar, centralvärmeledning, badrum m. m. i dem anvisade tjänstebostäder. I syfte att i snabbare takt än förut utrusta tjänstebostäderna med liknande bekvämligheter som lägenheterna i den allmänna hyresmarknaden på respektive orter ansåg styrelsen det vara önskvärt, att särskilda anslag av förnyelsefondsmedel finge disponeras för berörda ändamål och föreslog för år 1939 ett belopp av 300 000 kronor, vilket belopp även av Kungl. Maj:t anvisades. I en motion till 1939 års riksdag framfördes likaledes förslag, att ombyggnad och modernisering av tjänstebostäderna vid statens järnvägar skulle ske i snabbare takt än tidigare, och att särskilda anslagsmedel härför måtte beviljas. Sedan Kungl. Maj:t i anledning av skrivelse från riksdagen den 4 mars 1939 anbefallt järnvägsstyrelsen att inkomma med förslag rörande lämpliga åtgärder för vinnande av en snabbare förbättring av tjänstebostäderna genom anlitande av medel ur förnyelsefonden, hemställde styrelsen i skrivelse den 7 juni 1939, att ytterligare 200 000 kronor måtte för angivna ändamål ställas till styrelsens disposition under år 1939. Framställningen vann Kungl. Maj:ts bifall. Motsvarande belopp, 500 000 kronor, anvisades jämväl för vart och ett av åren 1940—1942.

Frågan om moderniseringen av statens järnvägars tjänstebostäder blev år 1942 ånyo föremål för riksdagens behandling på grund av en i ärendet väckt motion, åsyftande ytterligare höjning av anslagstilldelningen för ombyggnad och modernisering av tjänstebostäderna. Sedan statsutskottet dels ansett sig kunna förutsätta, att det viktiga spörsmålet om en erforderlig upprustning av statens järnvägars bostadsbestånd skulle, utan någon riksdagens förnyade hänvändelse till Kungl. Maj:t, vinna det beaktande frågan otvivelaktigt tarvade, dels ock erinrat om att medel för ändamålet kunde beredas från statens järnvägars förnyelsefond, varvid riksdagens medverkan ej vore påkallad, blev motionen icke föremål för någon åtgärd från riksdagens sida. Efter förslag av järnvägsstyrelsen har från och med år 1943 ett årligt anslag av 1 000 000 kronor ställts till förfogande för ifrågasvarande moderniseringsarbetens utförande.

De sålunda anvisade anslagsmedlen hava till övervägande del utnyttjats för anordnande av vatten- och avloppsledningar samt tvättstugor. I viss omfattning har dock även utförts en mera omfattande modernisering av äldre bostäder, som därvid försetts med såväl vatten- och avloppsledningar som värmeledning samt i några fall även vattenklosett och badrum.

Av följande sammanställning framgår, i vilken utsträckning statens järnvägars bostadslägenheter vid slutet av år 1938 resp. 1945 varit försedda med vatten- och avloppsledningar, central- eller våningsvärmeledning samt tvättstuga eller tillgång till dylik.

	1938	1945
Totala antalet bostadslägenheter	8 074	9 732
<i>Härav:</i>		
med vatten- och avloppsledningar (inkl. anläggningar		
med handpump)	5 053	7 949
i % av totala antalet	63	82
med tvättstuga eller tillgång till dylik	6 397	8 457
i % av totala antalet	79	87
med central- eller våningsvärmeledning	1 781	2 899
i % av totala antalet	22	30

Den under sjuårsperioden 1939—1945 inträdda ökningen av det totala bostadsbeståndet har — som tidigare antytts — till största del föranletts av införlivningen med statsbanenätet av ett antal enskilda järnvägar. I allmänhet synas de härvid övertagna bostäderna icke hava varit utrustade med här ovan angivna bekvämligheter i samma utsträckning som statens järnvägars förutvarande bostadslägenheter, varför jämförelsetalen icke giva en fullt adekvat bild av utförda moderniseringsarbeten.

Beträffande bekvämligheter av annat slag, badrum, vattenklosett etc. finnas inga tidigare samlade uppgifter angående dessas omfattning inom bostadsbeståndet i dess helhet. I fråga om den nuvarande omfattningen av i tjänstebostäderna ingående bekvämligheter hänvisar utredningen till i det följande intagen redogörelse rörande statens järnvägars nuvarande bostadsbestånd.

III

STATENS JÄRNVÄGARS NUVARANDE BOSTADSBESTÅND

För fullgörandet av meddelat uppdrag, i vad detta gäller förslag till åtgärder med avseende på förbättring av befintligt bostadsbestånd, har utredningen funnit det vara nödvändigt att från linjebefälet infordra detaljerade uppgifter beträffande samtliga den 1 januari 1946 befintliga, statens järnvägar tillhöriga bostadslägenheter samt dessas storlek, bekvämlighetsutrustning och disposition m. m. En med ledning av dessa uppgifter upprättad sammanställning med fördelning av bostadsbeståndet per distrikt har bifogats betänkandet som bilaga 1. För bedömande av relationen mellan personalantalet och bostadsbeståndets omfattning har i sammanställningen jämväl intagits uppgift angående sammanlagda personalstyrkan på respektive distrikt enligt av linjebefälet lämnade primäruppgifter. Härefter har dock icke inräknats personal för mera tillfälliga arbetsuppgifter och ej heller banarbetare.

Enär betydande variationer i fråga om lägenheternas storlek och kvalitativa utrustning förefinnas olika sektioner emellan, har utredningen därjämte ansett sig böra i det följande närmare redogöra för samt med — delvis grafiska — sammanställningar i viss utsträckning åskådliggöra bostadsförhållandena inom de olika bansektionerna.

Anm. De uppgifter, som gälla bostäderna vid de av staten den 1 juli 1947 förvärvade enskilda järnvägarna, nämligen Ölands järnväg (ingående i 27 bansektionen), Halmstad—Bolmens järnväg (ingående i 29 bansektionen), de under Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle (T.G.D.G.) hörande järnvägarna samt Gotlands järnvägar, avse förhållandena den 1 juli 1947.

A. Bostadsbeståndets storlek.

Av efterföljande sammanställning, tabell A, framgår dels det antal byggnader, vari bostäder inrymmas (stations- och bostadshus, banvakts- och

Bansektion		Antal byggnader inrymmande bostäder	Antal bostadslägenheter									Antal lägenheter i r. o. k. i % av hela antalet
nr	huvudort		totalt	i storlek								
				enkelrum	dubbel	1 rum och kök	2 rum och kök	3 rum och kök	4 rum och kök	5 rum och kök	6 rum och kök och däröver	
1	Uppsala	220	334	5	—	158	120	40	6	4	1	47
2	Norrköping	256	500	2	—	151	292	34	12	5	4	30
3	Örebro	212	395	10	—	96	238	36	6	8	1	24
4	Stockholm	244	385	4	—	109	221	34	10	2	5	28
24	Stockholm	76	422	4	—	129	255	20	5	7	2	31
31	Västerås	302	532	10	—	366	103	34	11	5	3	69
5	Göteborg	123	262	1	—	108	117	19	13	4	—	41
6	Kristinehamn	163	319	1	—	113	164	24	11	4	2	36
7	Kristinehamn	137	219	6	—	74	121	14	—	4	—	34
8	Falköping	241	442	1	—	156	243	18	13	9	2	35
9	Göteborg	278	383	—	3	53	242	65	16	3	1	14
10	Malmö	167	271	—	—	40	177	35	11	7	1	15
11	Nässjö	264	373	—	—	59	247	39	14	9	5	16
12	Hälsingborg	281	395	1	—	59	240	73	16	6	—	15
28	Ystad	252	261	—	—	66	93	75	24	3	—	25
30	Kristianstad	121	127	—	—	12	54	43	13	3	2	9
13	Östersund	204	303	14	—	108	149	22	6	4	—	36
14	Sundsvall	252	424	23	1	123	212	40	20	5	—	29
15	Storvik	333	551	28	—	158	288	51	14	9	3	29
16	Orsa	150	206	2	1	63	119	17	3	1	—	31
17	Sollefteå	102	136	2	—	17	98	13	5	1	—	12
18	Luleå	112	248	10	—	33	175	15	6	6	3	13
19	Kiruna	215	511	17	3	146	304	25	12	4	—	29
20	Boden	130	243	7	—	45	163	22	5	1	—	19
21	Umeå	206	340	9	—	75	209	36	9	2	—	22
23	Storuman	113	176	4	1	15	143	10	1	2	—	9
25	Borås	204	258	19	—	73	97	40	11	12	6	28
26	Kalmar	132	158	4	—	28	75	32	16	2	1	18
27	Växjö	218	229	3	—	57	111	42	13	2	1	25
29	Karlshamn	171	205	5	—	25	105	36	18	8	8	12
32	Halmstad	151	198	1	3	23	109	34	19	8	1	12
	T.G.D.G.											
1	Borlänge	155	264	10	—	106	108	25	12	3	—	40
2	Filipstad	134	236	7	—	124	69	24	7	2	3	53
3	Göteborg	165	243	3	—	73	116	46	2	3	—	30
4	Gävle	126	274	—	—	139	96	25	8	4	2	51
	Gotlands järnvägar . .	69	73	—	—	38	14	13	2	6	—	52
	Summa	6 679	10 896	213	12	3 218	5 687	1 171	370	168	57	30

Anm. Det i sammanställningen angivna totalantalet lägenheter, som grundar sig på de av linjebefälet lämnade uppgifterna, överensstämmer icke helt med det antal, som redovisats i den officiella järnvägsstatistiken. Orsaken härtill är huvudsakligen att finna i det förhållandet, att bostäderna i den officiella statistiken i allmänhet redovisats med den ursprungliga lägenhetsindelningen, under det att förestående sammanställning grundar sig på lägenhetsdispositionen vid tiden för uppgifternas avlämnande. Sålunda förekommer i ej oväsentlig utsträckning, att exempelvis stationsföreståndare disponerar en för honom ursprungligen avsedd tjänstebostad om 2 rum och kök och därjämte ett i samma byggnad befintligt enkelrum, statistiskt redovisade som två lägenheter men här upptagna som en bostadslägenhet om 3 rum och kök.

banmästarstugor m. fl.), dels totala antalet bostadslägenheter med fördelning på olika lägenhetsstorlek, samt dels relationen — uttryckt i procent — mellan lägenheter om 1 rum och kök och hela bostadsbeståndet.

Av förestående uppgifter framgår, att ett relativt stort antal lägenheter om 1 rum och kök förefinnes vid de nuvarande statsbanorna. Detta torde huvudsakligen vara beroende på — förutom att utvidgningen av äldre ettrumslägenheter till 2 rum och kök av ekonomiska och andra skäl icke bedrivits i så raskt tempo, som från början avsetts — att ett större antal ettrumslägenheter under de senare åren tillförts statens järnvägar genom införlivandet av enskilda järnvägar, ävensom att ett ej ringa antal lägenheter av denna storleksordning finnes, vilka efter hand blivit obehövlige som tjänstebostäder och på grund därav ej ansetts böra bli föremål för utvidgning.

B. Bostädernas disposition.

Som i det följande under avd. IV närmare framhålles, är på en del platser bostadsbeståndet icke helt utnyttjat för statens järnvägars personal, utan äger uthyrning till privatpersoner och pensionerade befattningshavare m. fl. rum i ej obetydlig omfattning. I mindre utsträckning förekommer även att bostäder äro outhyrda, vilket dock till största del gäller sådana på linjesträckor befintliga banvaktstugor, som ej äro behövlige för banbevakningspersonalen, och vilka äro så belägna, att desamma icke lämpligen kunnat uthyras till personer utom verket.

Av tabell B framgår, huru bostadslägenheterna vid tiden för uppgifternas avlämnande disponerats respektive varit outhyrda. I tabellen har jämväl med ledning av erhållna uppgifter angivits antalet i bostäderna boende personer i medeltal per lägenhet. Vid beräkning härav hava medtagits i bostaden mera stadigvarande boende familjemedlemmar och i förekommande fall hembiträden men däremot icke s. k. inneboende.

Med hänsyn till nu rådande svårigheter på hyresmarknaden och därmed förenade restriktiva åtgärder är det uppgivna antalet till privatpersoner och pensionerade befattningshavare uthyrda bostäder att betrakta som onormalt högt, enär en del av dessa lägenheter under normala förhållanden skulle hava utnyttjats till bostäder åt tjänstemannapersonal.

Tab. B. Bostädernas disposition.

Bansektion		Totala antalet bo- stads- lägen- heter	Lägenheter som disponeras av								Outhyrda lägenheter		Medel- tal i lägen- heterna boende per- soner
nr	huvudort		tjänste- männa- personal		arbetar- personal		pensionera- de befatt- nings- havare		privat- personer				
			antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	
1	Uppsala	334	269	81	27	8	8	2	29	9	1	—	2,8
2	Norrköping	500	354	71	34	7	32	6	75	15	5	1	3,0
3	Örebro	395	329	83	27	7	4	1	31	8	4	1	2,7
4	Stockholm	385	280	73	49	13	17	4	35	9	4	1	3,1
24	Stockholm	422	287	68	20	5	50	12	65	15	—	—	3,0
31	Västerås	532	415	78	53	10	11	2	50	9	3	1	2,8
5	Göteborg	262	161	61	20	8	41	16	37	14	3	1	3,0
6	Kristinehamn	319	234	74	17	5	17	5	47	15	4	1	3,1
7	Kristinehamn	219	187	85	10	5	1	—	13	6	8	4	2,7
8	Falköping	442	293	66	51	12	41	9	55	13	2	—	2,9
9	Göteborg	383	318	83	23	6	11	3	27	7	4	1	2,9
10	Malmö	271	215	80	25	9	9	3	19	7	3	1	3,1
11	Nässjö	373	313	84	25	7	8	2	24	6	3	1	3,2
12	Hälsingborg	395	316	80	37	9	13	3	27	7	2	1	2,8
28	Ystad	261	224	86	12	4	5	2	15	6	5	2	2,9
30	Kristianstad	127	115	91	3	2	2	1	7	6	—	—	3,0
13	Östersund	303	224	74	48	16	3	1	24	8	4	1	3,0
14	Sundsvall	424	352	83	23	5	12	3	15	4	22	5	3,0
15	Storvik	551	433	79	53	10	16	3	24	4	25	4	2,9
16	Orsa	206	142	69	21	10	6	3	26	13	11	5	3,2
17	Sollefteå	136	127	93	7	5	—	—	1	1	1	1	3,2
18	Luleå	248	180	73	39	16	3	1	16	6	10	4	3,1
19	Kiruna	511	394	77	66	13	4	1	11	2	36	7	3,0
20	Boden	243	219	90	14	6	—	—	5	2	5	2	3,5
21	Umeå	340	291	85	24	7	4	1	12	4	9	3	3,1
23	Storuman	176	162	92	12	7	—	—	2	1	—	—	3,4
25	Borås	258	171	67	29	11	5	2	26	10	27	10	3,0
26	Kalmar	158	104	65	17	11	—	—	36	23	1	1	3,0
27	Växjö	229	111	49	81	35	—	—	30	13	7	3	3,3
29	Karlshamn	205	166	82	5	2	4	2	15	7	15	7	3,1
32	Halmstad	198	167	84	13	7	—	—	15	7	3	2	3,2
T.G.D.G.													
1	Borlänge	264	231	87	10	4	7	3	11	4	5	2	2,8
2	Filipstad	236	156	66	41	17	6	3	23	10	10	4	2,9
3	Göteborg	243	195	81	13	5	4	2	23	9	8	3	3,1
4	Gävle	274	196	71	22	8	3	1	40	15	13	5	3,0
Gotlands järnvägar		73	61	83	2	3	2	3	2	3	6	8	2,9
Summa		10 896	8 392	77	973	9	349	3	913	8	269	3	—

C. Bostädernas bekvämlighetsutrustning.

1. Vatten- och avloppsledningar.

Såsom redan anförts hava de anslagsmedel, som ställts till järnvägsstyrelsens förfogande för modernisering av bostadslägenheter, till övervägande del utnyttjats för anordnande av vatten- och avloppsledningar samt tvättstugor. Med undantag beträffande vissa bansektioner — särskilt sådana, som utgöras av under senare år förstatligade privatbanor — är därför ett stort antal bostadslägenheter numera utrustade med vatten- och avloppsledningar, vilket närmare belyses av tabell C, angivande antalet bostäder med nämnda bekvämlighet, uttryckt i procent av bostadsbeståndet i dess helhet. Vid bedömande av den sålunda angivna relationen bör hänsyn tagas till att det totala bostadsbeståndet jämväl omfattar ett visst antal lägenheter, som icke äro behöfliga som personalbostäder, och vilka på grund därav icke försetts med vatten- och avloppsledningar.

Av tabellen framgår, att på en del bansektioner anläggningarna i avsevärd utsträckning äro avsedda för vattenuppföring medelst handpump.

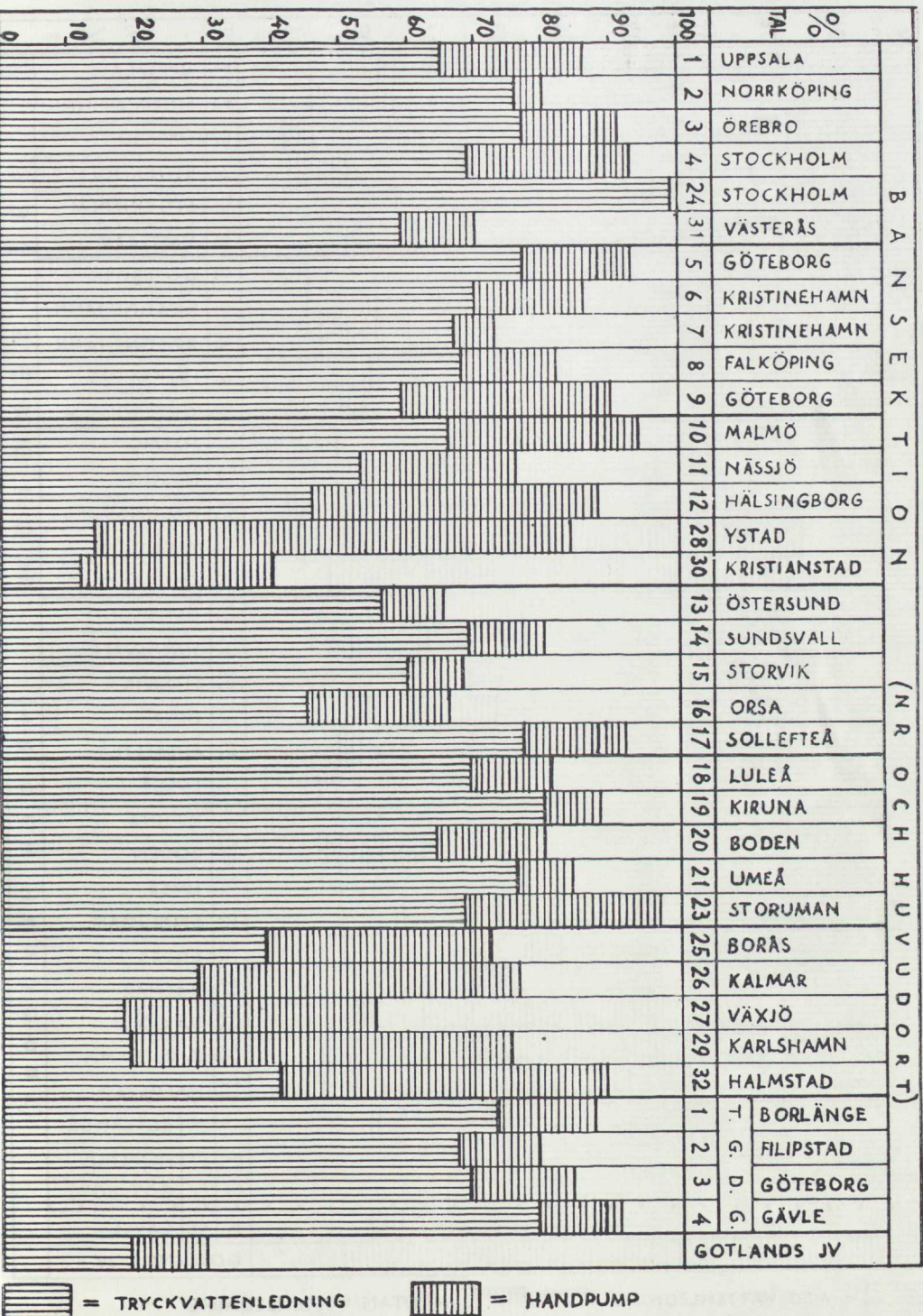
2. Tvättstuga.

I tabell D anges i vilken omfattning, uttryckt i procent av hela antalet, bostäderna äga tillgång till tvättstuga. Av tabell D framgår, att tvättstugor numera med vissa undantag äro anordnade i relativt stor utsträckning. Att märka är emellertid, att tvättstugorna till en stor del äro skäligen primitiva, och över lag sakna desamma maskinell utrustning. Därjämte äro tvättstugorna — särskilt vid flertalet förstatligade privatbanor — i betydande omfattning i avsaknad av vattenledning.

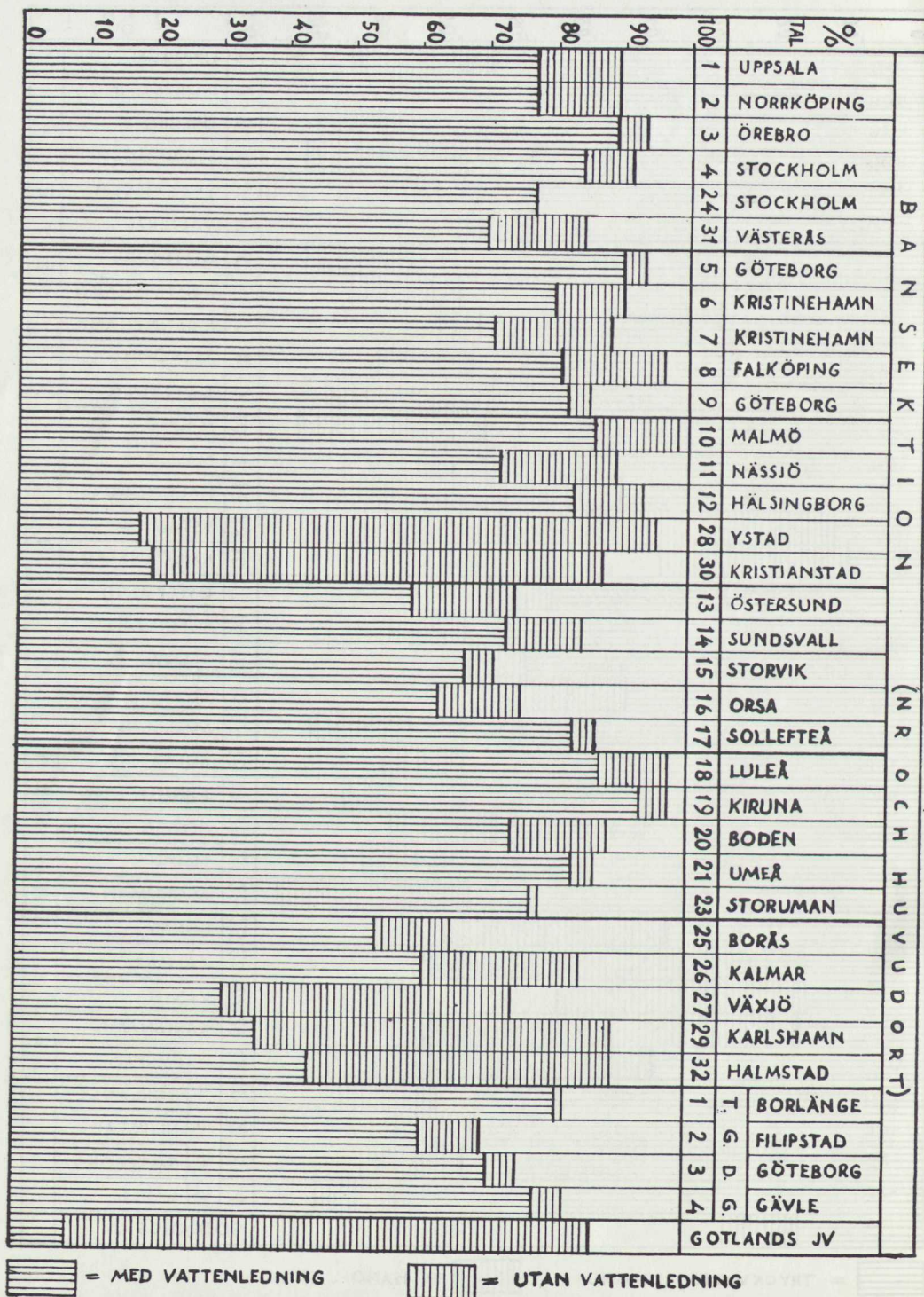
3. Värmeledning.

Antalet bostadslägenheter försedda med värmeledning motsvarar omkring 32 % av det totala bostadsbeståndet, varav ca 20 % avse centralvärmeledning och ca 12 % s. k. våningsvärmeledning. Varmvattenanläggning i kombination med centralvärmeanläggning finnes endast i omkring 30 % av antalet centraluppvärmda lägenheter. I här intagen sammanställning, tabell E, har — med uppdelning på central- respektive våningsvärmeledning — angivits förekomsten av nämnda bekvämlighet i proportion till hela lägenhetsbeståndet.

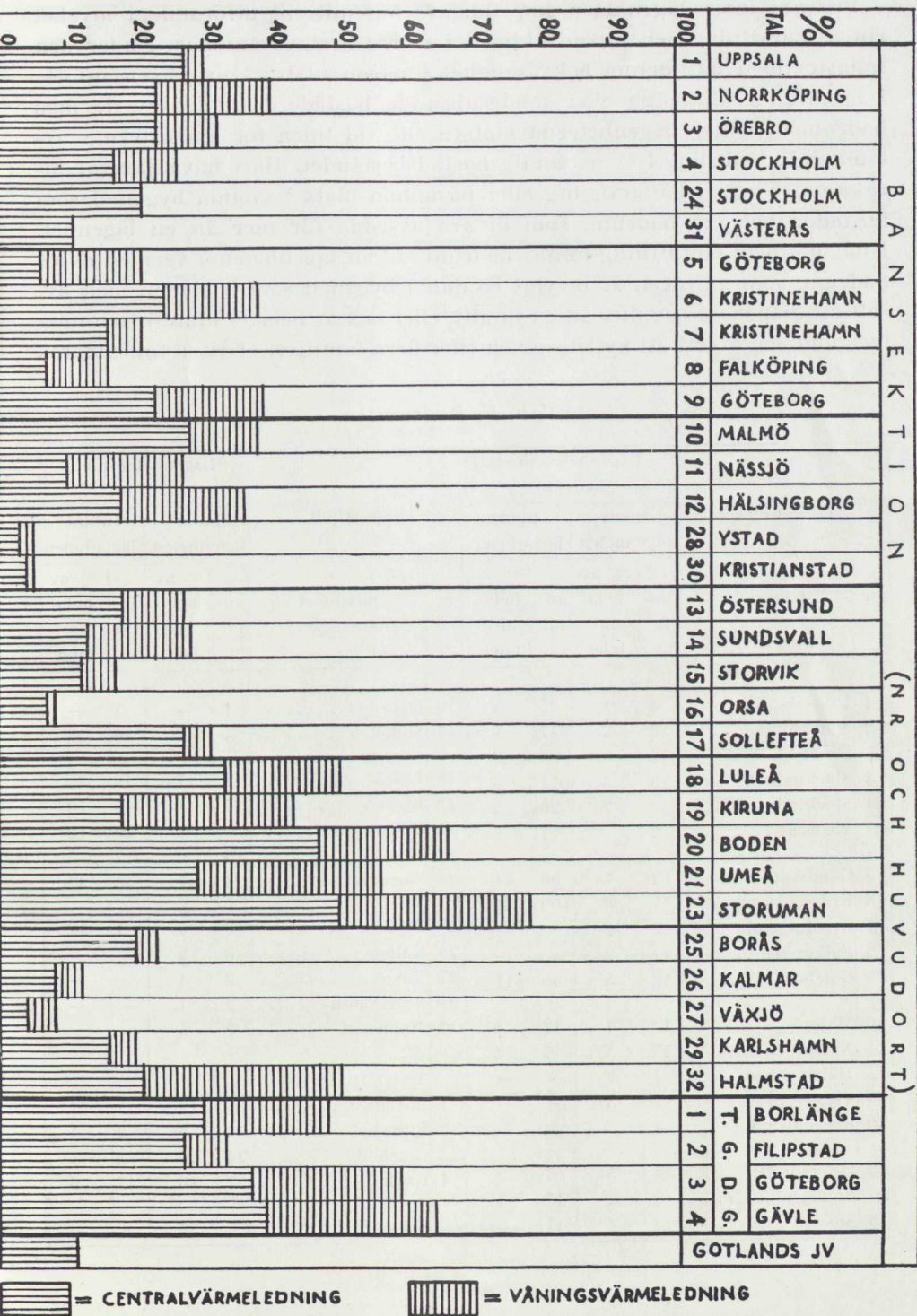
Tab. C. Vatten- och avloppsledningar.



Tab. D. Tillgång till tvättstuga.



Tab. E. Värmeledning.



4. Badrum.

Badrum inom lägenheten har tidigare kommit till utförande i mycket ringa omfattning och huvudsakligen i större bostadsvåningar. Under den senaste tiden har denna bekvämlighet i någon utsträckning även införts i mindre, nytillkomna eller moderniserade bostäder. Antalet av de med badrum utrustade lägenheterna motsvarade vid tiden för uppgifternas avslämnande omkring 4 % av totala bostadsbeståndet. Häri hava jämväl inräknats sådana i källarvåning eller på annan plats i samma byggnad som bostaden belägna badrum, som ej äro avsedda för mer än en lägenhet. I något större omfattning finnas badrum »utom lägenheten», varmed avses badrum, som antingen är inrymt i samma byggnad som bostaden men avsett att disponeras av mer än en familj, eller ock är beläget utanför nämnda byggnad och avsett att nyttjas av en eller flera familjer. (I vissa fall utgöras

Tab. F. Badrum.

Bansektion		Lägenheter med badrum				Bansektion		Lägenheter med badrum			
		inom lägenheten		utom lägenheten				inom lägenheten		utom lägenheten	
nr	huvudort	an-tal	% av hela an-talet	an-tal	% av hela an-talet	nr	huvudort	an-tal	% av hela an-talet	an-tal	% av hela an-talet
1	Uppsala	4	1	25	7	16	Orsa	1	—	1	—
2	Norrköping	12	2	47	9	17	Sollefteå	4	3	36	26
3	Örebro	12	3	33	8						
4	Stockholm	13	3	11	3	18	Luleå	18	7	49	20
24	Stockholm	10	2	20	5	19	Kiruna	17	3	360	70
31	Västerås	2	—	1	—	20	Boden	9	4	29	12
						21	Umeå	19	6	17	5
5	Göteborg	2	1	90	34	23	Storuman	13	7	56	32
6	Kristinehamn	11	3	109	34						
7	Kristinehamn	5	2	—	—	25	Borås	13	5	1	—
8	Falköping	11	2	—	—	26	Kalmar	3	2	—	—
9	Göteborg	18	5	43	11	27	Växjö	3	1	—	—
						29	Karlshamn	2	1	—	—
10	Malmö	12	4	12	4	32	Halmstad	9	5	—	—
11	Nässjö	17	5	7	2		T. G. D. G.				
12	Hälsingborg	7	2	—	—	1	Borlänge	31	12	2	1
28	Ystad	7	3	—	—	2	Filipstad	14	6	2	1
30	Kristianstad	—	—	—	—	3	Göteborg	24	10	3	1
						4	Gävle	27	10	17	6
13	Östersund	14	5	7	2		Gotlands järnv....	6	8	—	—
14	Sundsvall	9	2	17	4						
15	Storvik	23	4	17	3						

dessa badrum endast av tvättstuga — vanligen i källarvåningen — varit inmonterats badkar, som i regel även nyttjas som sköljbassäng vid klädtvätt.) Antalet bostäder med »badrum utom lägenheten» utgör ca 9 % av hela bostadsbeståndet. Tillgång till bad i särskilda badinrättningar (lokstallar, verkstadsbyggnader m. m.) har icke inräknats häri.

I tabell F har angivits förekomsten av badrum »inom» respektive »utom lägenheten» på de olika bansektionerna.

5. Vattenklosett.

Med undantag beträffande vissa städer och större samhällen med ordnade avloppsförhållanden är antalet bostäder, försedda med vattenklosett, relativt obetydligt. Av bostadsbeståndet i dess helhet äro omkring 29 % utrustade med denna bekvämlighet. Härvid har endast medräknats bostäder, där vattenklosett finnes *inom* lägenheten. I viss omfattning förekommer därjämte, att bostäderna äga tillgång till vattenklosett i källarvåning eller på annan plats utanför den egentliga lägenheten. Där utrymmet så medger, finnas i allmänhet större eller mindre tvättställ vid vattenklosetterna. I tabell G åskådliggöres i relativa tal förekomsten av bostäder med vattenklosett inom lägenhetsutrymmet.

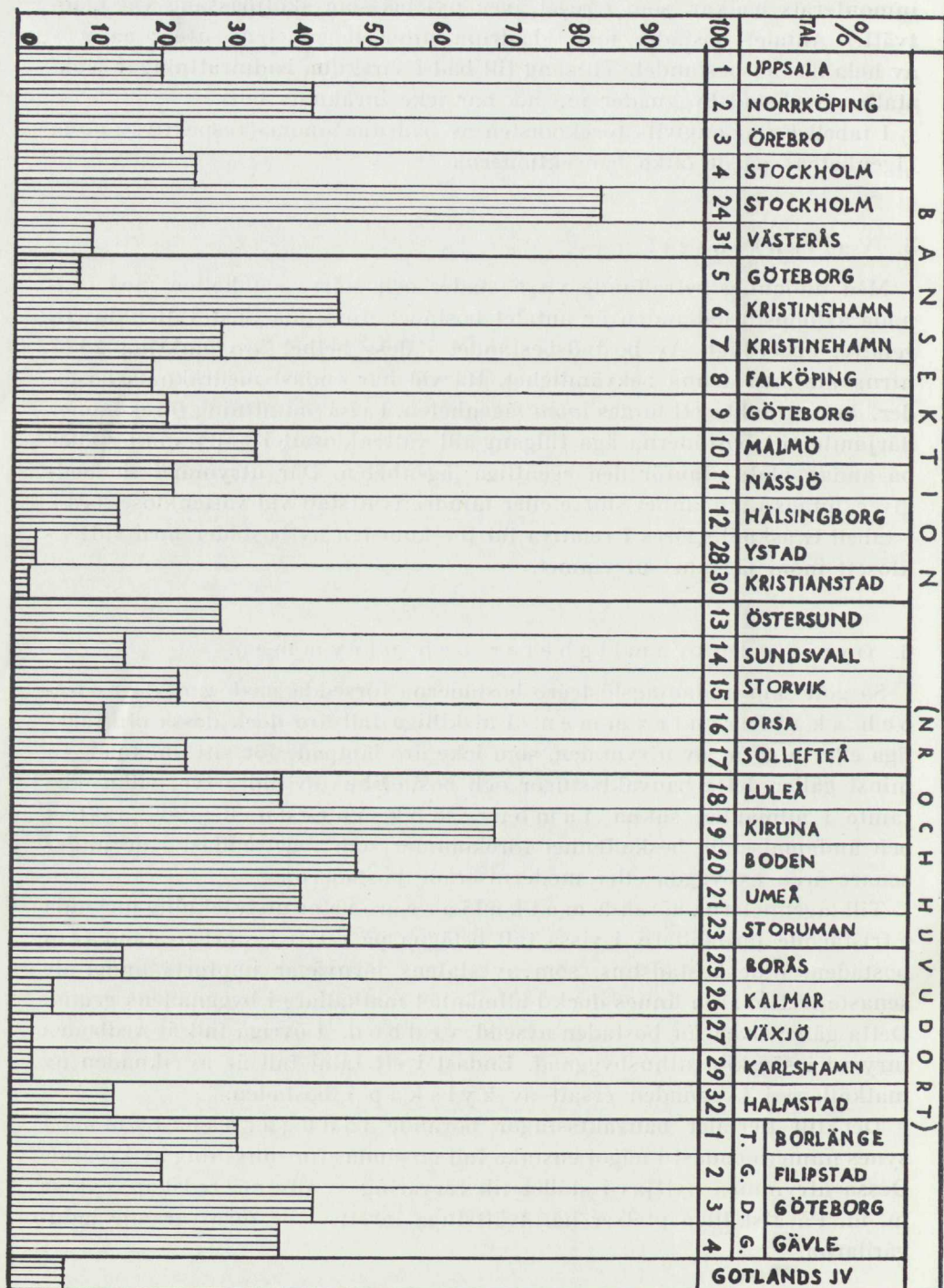
6. Övriga bekvämligheter och utrymmen.

Så gott som undantagslöst äro bostäderna försedda med garderobs- och skafferitrymmen. I åtskilliga fall äro dock dessa otillräckliga eller utgöras av utrymmen, som icke äro lämpade för sitt ändamål. Ej minst gäller detta banvaktsstugor och bostadshus av äldre typ, vilka därjämte i allmänhet sakna tambur. Köksinredning av praktisk och ändamålsenlig beskaffenhet förekommer som regel endast i de under senare åren nybyggda eller moderniserade bostäderna.

Till lägenheterna hörande matkällare äro i stor utsträckning inrymda i fristående jordkällare, i vissa fall belägna på relativt stort avstånd från bostaden. I de bostadshus, som av statens järnvägar uppförts under de senaste trettio åren finnes dock i allmänhet matkällare i byggnadens grund. Detta gäller även för bostaden avsedd vedbod. I övriga fall är vedboden inrymd i särskild uthusbyggnad. Endast i ett fåtal fall är avsaknaden av matkällare i byggnaden ersatt av kylskåp i bostaden.

Det till flertalet banvaktsstugor hörande ladugårdsutrymmet synes numera endast i något enstaka fall användas för inhysning av kreatur. Dessa utrymmen nyttjas i stället till förvaring av diverse redskap, cyklar m. m. På åtskilliga platser har tvättstuga inretts i de förutvarande ladugårdarna.

Tab. G. Vattenklosett.



Elektrisk belysning finnes numera på alla platser, där sådan kunnat åstadkommas inom ramen av rimliga kostnader. Omkring 400 bostäder — motsvarande i runt tal 4 % av hela antalet — hava dock uppgivits vara i avsaknad av denna bekvämlighet. Till någon del ingår i detta antal även lägenheter, som äro obehöfliga och av denna anledning icke påkostats belysningsinstallation. Elektrisk spis finnes i närmare 300 lägenheter varav inemot hälften inom V distriktet. Omkring 800 bostadslägenheter i städer med gasverk, äro försedda med kokgasinstallation.

Vad slutligen gäller golvbeläggning utvisar erhållna uppgifter, att 23 % av sammanlagda antalet bostäder försetts med linoleummattor genom statens järnvägars försorg, under det att parkettgolv endast förekommer i ett fåtal lägenheter. I regel har linoleummatta endast inlagts i viss del av bostaden, oftast i köket. Förekomsten av statens järnvägar tillhöriga linoleummattor varierar avsevärt, vilket belyses av att inom V distriktet 63 % av bostäderna äro försedda med dylik golvbeläggning, under det att motsvarande tal inom övriga distrikt varierar mellan 4 och 25 %.

D. Av utredningen vid studieresor gjorda iakttagelser.

För erhållande av en mera ingående kännedom om bostadsbeståndets beskaffenhet och behovet av förbättringsarbeten har utredningen företagit ett antal studieresor på olika bandelar. Då statsbanornas nuvarande stora utsträckning icke möjliggjort en översyn av hela bostadsbeståndet, hava resorna planlagts så, att en något så när tillförlitlig bild av hithörande förhållanden vid dels de bandelar i olika delar av landet, som anlagts av staten, dels ock de med statsbanenätet införlivade privatbanorna, kunnat erhållas.

Utredningen har vid dessa resor iakttagit, att bostädernas storlek och kvalitativa utrustning äro väsentligt varierande de olika bansträckorna emellan. Det samlade intrycket har dock givit vid handen, att en stor del av statens järnvägars bostäder icke tillfredsställer de anspråk, som numera ställas på en fullgod bostadslägenhet. De anslagsmedel för modernisering av tjänstebostäder, som under en följd av år stått till förfogande, hava uppenbarligen varit alltför otillräckliga för åstadkommande av mera genomgripande förbättringsarbeten och hava därför i huvudsak utnyttjats för avhjälpande av de mest framträdande bristerna, såsom exempelvis avsaknaden av tvättstuga, vatten- och avloppsledningar m. m. Tydligtvis hava bostadsförbättringarna ej heller utförts efter någon, hela statsbanenätet omfattande plan på grundval av det faktiska behovet. Utredningens iakttagelser giva fastmer anledning förmoda, att omfattningen av förbättringsarbetena i stor utsträckning varit beroende av vederbörande linjebefäls personliga intresse för hithörande spörsmål.

Utöver avsaknaden av bekvämligheter av olika slag hava vissa brister

befunnits vidlåda ett flertal bostäder med avseende på belägenheten (se vidare härom å sid. 39) och rumsdispositionen (exempelvis samtliga rum i norrläge) m. m. En del bostäder sakna även tillfredsställande tillfartsväg. Vidare har iakttagits, att i fråga om särskilda trivselanordningar såsom lekplatser för barn och uppställningsplatser för cyklar m. m. på många platser föga eller intet åtgjorts, varjämte i ej oväsentlig utsträckning utförandet av planteringar kring bostadsbyggnaderna blivit eftersatt.

I åtskilliga fall hava bostadsinnehavarna vid utredningens besök uttalat sitt missnöje med bostadens beskaffenhet. Bl. a. har därvid framhållits den svårighet, som naturligen följer därmed, att tjänstehavare, som under en följd av år förhyrt modern bostad i fria hyresmarknaden, vid befordran till exempelvis stationsföreståndare tvingas att bebo bostadslägenhet, som helt eller delvis är i avsaknad av nutida bekvämlighetsutrustning. I viss utsträckning hava klagomål även anförts beträffande bostädernas underhållsstandard, och utredningen har ej sällan kunnat fastslå, att klagomålen varit berättigade.

Utredningen anser sig jämväl böra omnämna den i vissa fall gjorda iakttagelsen, att försäljning av statens järnvägar tillhörig bostadsfastighet till ett förhållandevis lågt pris skett på plats, där efter relativt kort tid inträdd personalökning medfört ökat behov av tjänstebostäder och åtminstone i något fall gjort uppförande av ny bostadsbyggnad aktuell. Det är enligt utredningens mening av vikt, att frågor om eventuell försäljning av bostadsfastighet ingående prövas med hänsyn till det bostadsbehov, som kan mot- ses på längre sikt.

I jämförelsesyfte har utredningen även studerat bostadsförhållandena vid några större industrier i landet. Det har därvid kunnat konstateras, att dessa företag under de senare åren ägnat stort intresse åt anskaffandet av trivsamma och ändamålsenliga bostäder åt sina anställda. Främst har detta tagit sig uttryck i en betydande nyproduktion av moderna bostäder, som kunnat ställas till de anställdas disposition, antingen såsom egnahem med fördelaktiga förvärvsvillkor eller ock för förhyrning i vanlig ordning. Även i fråga om de äldre bostäderna hava moderniseringsarbeten i ej oväsentlig omfattning kommit till utförande. I viss mån äro givetvis bostadsförhållandena vid de industriella anläggningarna olika de vid statens järnvägar rådande, bl. a. av den anledningen att bostadsbeståndet vid de förra är mera koncentrerat. Den jämförelse, som utredningen inom en relativt begränsad ram varit i tillfälle att göra, ger emellertid närmast belägg för den uppfattningen, att förbättringen av statsbanepersonalens bostadsförhållanden icke hållit jämna steg med de åtgärder, som i detta hänseende vidtagits inom ett flertal storindustrier i landet.

Med vederbörligt tillstånd har utredningen vidare företagit en studieresa till Danmark i avsikt att vinna kännedom om bostadsförhållandena vid

de danska statsbanorna. Bostadsbeståndet vid dessa är av väsentligt mindre omfattning än vid de svenska statsjärnvägarna och avser närmast att tillgodose bostadsbehovet för stationsföreståndare och en del andra tjänstehavare, som på grund av sin tjänst böra bebo särskild tjänstebostad. Ett stort antal bostäder äro av gammalt datum och mindre tillfredsställande. Avsikten är att så snart materialtillgång m. m. medgiva, låta modernisera desamma. Ett ej ringa antal nya bostäder har under de senare åren kommit till utförande. Såväl vid ombyggnader som vid uppförande av nya hus tillämpas numera en minimistorlek av 3 rum och kök för tjänstebostad. Dessa bostäder äro dock med avseende på nyttigt utrymme närmast jämförliga med de lägenheter om 2 rum och kök som under senare tid uppförts vid de svenska statsbanorna. I fråga om bekvämlighetsutrustning förses de danska tjänstebostäderna i regel med vatten- och avloppsledningar samt vattenklosett, under det att badrum endast installeras i lägenheter om minst 4 rum och kök. Centralvärmeledning i bostäderna förekommer icke i någon större utsträckning. Kostnaderna för uppförande av nya bostäder överensstämma tämligen väl med motsvarande i Sverige.

BEHOVET AV TJÄNSTEBOSTÄDER

Jämlikt de meddelade direktiven borde vid utredningsarbetet till en början övervägas, huruvida det vore påkallat, att statens järnvägars befattningshavare bebo särskilda tjänstebostäder i den omfattning som hittills varit fallet. Enligt föredragande departementschefens mening vore det måhända icke uteslutet, att en avveckling av tjänstebostadssystemet i viss utsträckning kunde ske, vilket dock måste bli en fråga på lång sikt. Under alla förhållanden vore det på grund av järnvägstjänstens särskilda förhållanden sannolikt, att tjänstebostäder alltjämt måste tillhandahållas i betydande omfattning.

För bedömande av denna fråga från olika synpunkter har utredningen ansett det vara lämpligt att infordra utlåtanden såväl från *statens järnvägars linjebefäl* — distriktschefer och sektionsföreståndare — som ock från *vissa personalorganisationer*, vilka representera de grupper av befattningshavare, som bebo statens järnvägars tjänstebostäder, nämligen Statens Järnvägars Befälsförbund, Svenska Järnvägsmannaförbundet, Svenska Järnvägarnas Kontorspersonal- och Arbetsledareförbund, Statsbanornas Ingenjörsförbund samt Sveriges Järnvägars Banmästarförening. Därvid har utredningen jämväl avsett att få utrönt, huruvida det nuvarande bostadsbeståndet och dettas differentiering med avseende på lägenheternas olika storleksordning kan anses vara väl avvägt med beaktande av *dels* behovet av bostäder för sådan personal, som på grund av tjänstens art bör vara tilldelad egentlig tjänstebostad, *dels* erforderligt bostadsbehov för möjliggörande av personalförflyttningar utan av bostadsförhållandena föranledda dröjsmål, ett rationellt och förmånligt utnyttjande av personalen eller andra därmed jämförliga skäl, *dels* ock eventuella önskemål att även i övriga fall kunna tillhandahålla bostäder åt personalen med hänsyn exempelvis till svårigheten att tillgodose bostadsbehovet i den allmänna hyresmarknaden m. m. Vidare har utredningen ansett det vara av intresse att

erhålla kännedom om, huruvida statens järnvägars tjänstehavare i allmänhet värdesätta möjligheten att erhålla bostad i järnvägens hus, eller om förhyrning i fria marknaden anses vara att föredraga.

Av inkomna utlåtanden framgår, att statens järnvägars *distrikts- och sektionsbefäl* så gott som undantagslöst hålla före, att statens järnvägar icke böra tillhandahålla bostäder åt personalen på sådana större platser, där bostadsbehovet kan tillgodoses av den privata hyresmarknaden (dock med undantag beträffande vissa personalgrupper, som med hänsyn till tjänstens art böra bebo tjänstebostäder), och att en successiv avveckling av tjänstebostadsbeståndet på dylika platser lämpligen bör ske. Som motivering till denna ståndpunkt har dels hänvisats till det mindre tillfredsställande ekonomiska utfallet av statens järnvägars hyresverksamhet, dels ock erinrats om det hos personalen i allmänhet förefintliga önskemålet att kunna efter eget val förhyra bostad i fria marknaden. Nämda önskemål anses dock till väsentlig del sammanhänga med det förhållandet, att statens järnvägars tjänstebostäder ofta sakna de bekvämligheter m. m., som numera i allt större utsträckning finnas i den privata hyresmarknaden, och det synes sannolikt, att en mera omfattande modernisering av statens järnvägars bostäder kommer att göra dessa mera begärliga.

De personalgrupper som *på grund av tjänstens art* böra bebo särskilda tjänstebostäder omfatta enligt linjebefälets mening i första hand banbevakningspersonal — banmästare, banförmän och sträckvakter — samt ledningspersonal vid elektriska driften; vidare stationsföreståndare, vissa telefon- och signalreparatörer samt hjälpberedskapspersonal. Det nuvarande bostadsbeståndet tillgodoser i allmänhet behovet av tjänstebostäder för dessa personalkategorier; på några platser erfordras dock nyproduktion av bostäder för ifrågavarande ändamål, gällande detta särskilt vissa förstatligade privatbanor.

Vad gäller frågan om tillhandahållandet av tjänstebostäder för underlättande av erforderliga personalförflyttningar m. m. framhålles i ett flertal fall, att bristen på bostäder försvårat nyrekrytering, behövligen förflyttningar och ett rationellt utnyttjande av personalen. Även om det sålunda i och för sig finge anses önskligt med ett ökat antal tjänstebostäder, synes viss tvekan råda angående lämpligheten av bostadsproduktion genom statens järnvägars försorg för tillgodoseende av detta behov. Till övervägande del utmyнна de avgivna yttrandena däri, att uppförandet av nya bostäder *enbart* för ifrågavarande syfte endast i begränsad utsträckning bör komma i fråga.

I stort sett är — framhåller linjebefälet — behovet av personalbostäder beroende av trafikfluktuationer och det allmänna konjunkturläget. Under nuvarande förhållanden råder sålunda på många platser en kännbar brist på bostäder för statens järnvägars personal. Även vid en återgång till mera

normala förhållanden beräknas emellertid det nuvarande tjänstebostadsbeståndet på vissa stationer icke motsvara minimibehovet. En nyproduktion av personalbostäder torde därför bliva ofrånkomlig på sådana platser, där den privata hyresmarknaden icke kan beräknas komma att tillgodose förefintligt behov.

I de av *personalorganisationerna* avgivna utlåtandena framhålles, att personalens värdesättning av tjänstebostäderna i hög grad påverkas av tidsläget och bostädernas kvalitet. Under tider av bostadsbrist hava tjänstebostäderna — helt naturligt — visat sig vara begärliga, medan under mera normala förhållanden med god bostadstillgång i fria hyresmarknaden tjänstehavarna i allmänhet föredragit att efter eget val förhyra privat bostad. Sistnämnda förhållande anses emellertid i betydande grad vara beroende på att statens järnvägars tjänstebostäder oftast icke äro av den tidsenliga standard som de lägenheter, vilka stå till buds i fria marknaden, varjämte tjänstebostadstvånget som sådant anses ha medfört en viss motvilja mot tjänstebostäderna. Det framhålles därför som ett angeläget önskemål, dels att statens järnvägars bostäder moderniseras till överensstämmelse med tidsenliga lägenheter i allmänna marknaden, dels ock att en uppmjukning av de nu gällande bestämmelserna angående skyldigheten att bebo anvisad tjänstebostad kommer till stånd. Ett realiserande av dessa önskemål anses komma att medföra en bättre uppskattning av tjänstebostäderna och undanröja den irritation, som på detta område hittills ofta gjort sig märkbar.

Med avseende på frågan om i vilken utsträckning statens järnvägar böra tillhandahålla personalbostäder, anser flertalet av de tillfrågade organisationerna, att en varsam avveckling av tjänstebostäder efter hand bör kunna ske i orter med god tillgång till bostadslägenheter i fria marknaden, medan det beträffande andra platser måste anses nödvändigt att statens järnvägar tillhandahålla bostäder i den omfattning, som erfordras för personalens placering på respektive tjänstgöringsplatser. Härvid har särskilt framhållits den ofta uppkomna svårigheten för järnvägspersonal att vid förflyttning till annan stationeringsort kunna inom kort tid anskaffa bostad i rimlig närhet av tjänstestället. Skäl anses därför föreligga att till väsentlig del bibehålla — och i vissa fall vid föreliggande behov utöka — det nuvarande tjänstebostadsbeståndet, som därvid förutsättes bliva föremål för modernisering till bättre överensstämmelse med nutida bostadsstandard. Av Sveriges Järnvägars Banmästarförening har dock även påpekats, att vid vissa stationer och linjesträckor överskott av bostäder förefinnes, varför uthyrning till vid statens järnvägar icke anställda personer i ej oväsentlig utsträckning måste ske.

Vid bedömande av frågan, huruvida och i vilken utsträckning statens järnvägar böra tillhandahålla bostäder åt sina befattningshavare, bör enligt

utredningens mening i första hand hänsyn tagas till arten av vissa tjänstehavares tjänsteåligganden och därmed följande behov av tjänstebostad i egentlig bemärkelse, men även till de bland järnvägspersonalen ofta förekommande ombytena av tjänstgöringsort vid befordran till högre tjänsteställning eller vid personaldispositioner, som av andra skäl finnas påkallade. Dylikt ombyte av tjänsteställe måste ej sällan ske, utan att besked därom kunnat lämnas någon längre tid i förväg, och kan givetvis ej heller regelmässigt anpassas efter hyresmarknadens fardagar. Uppenbart är, att det under sådana omständigheter kan vara förenat med svårighet för den flyttande befattningshavaren, att om särskild tjänstebostad icke kan ställas till förfogande, erhålla lämplig bostad inom rimlig tid, särskilt på platser, där bostadstillgången är begränsad.

Den mening, som kommit till uttryck i linjebefälets här ovan refererade utlåtanden, och som innebär, att statens järnvägar, med angivna undantag för vissa personalgrupper, i allmänhet icke böra tillhandahålla tjänstebostäder på sådana platser, där bostadsbehovet kan tillgodoses av den privata hyresmarknaden, torde i princip kunna godtagas. Härför talar ju även det förhållandet, att flertalet befattningshavare vid större stationer saknar tjänstebostad och måste sålunda efter eget initiativ skaffa sig bostad i allmänna marknaden. Ett strikt tillämpande av förenämnda princip skulle — i fråga om städer och större samhällen — innebära, dels att nyproduktion av personalbostäder icke skall ske, dels ock att det befintliga tjänstebostadsbeståndet i viss omfattning på lämpligt sätt avvecklas. Som regel torde ej heller uppförande av nya personalbostäder genom statens järnvägars försorg böra ifrågakomma på sådana platser, för såvitt ej särskilda skäl motivera undantag.

På platser, där någon egentlig hyresmarknad icke finnes, ävensom i utpräglade »järnvägssamhällen» anses statens järnvägar däremot icke böra undandraga sig erforderlig nyproduktion av bostäder för tillgodoseende av personalens bostadsbehov. Vid bedömandet av de ekonomiska förutsättningarna för en dylik bostadsproduktion — liksom ock för erforderliga förbättringar av befintliga bostäder — bör enligt utredningens mening hänsyn ej uteslutande tagas till den räntabilitet, som motsvaras av de direkta hyresintäkterna, även om dessa torde kunna anpassas så, att vid en rationell bostadsförvaltning en något så när tillfredsställande avkastning av det nedlagda kapitalet kan erhållas. Den fördel, som ligger i möjligheten att kunna tillhandahålla personalen fullgoda och trivsamma bostäder synes även ur såväl företagsynpunkt som med hänsyn till bostadssociala förhållanden vara av så stor betydelse, att den vid en ekonomisk kalkylering bör tillmätas ett ej ringa värde.

Vad gäller det redan befintliga bostadsbeståndet, håller utredningen före, att några omedelbara åtgärder för en mera omfattande avveckling härav

icke lämpligen böra vidtagas. Åtgärder i dylik riktning skulle närmast stå i uppenbar motsats till den hos åtskilliga storindustrier och andra större företag alltmer framträdande strävan att förbättra bostadsförhållandena för den anställda personalen. Enligt utredningens mening borde det vara av en ej oväsentlig fördel för statens järnvägar att äga tillgång till ett visst antal bostäder, vilka vid förekommande personalomflyttningar m. m. kunna disponeras oberoende av förhållandena på hyresmarknaden. Ej minst torde detta äga sitt värde under perioder av bostadsbrist. Betydelsen av att statens järnvägar inriktar sin bostadspolitik på så lång sikt, att verket åtminstone i någon mån kan ställa sig oberoende av fluktuationerna inom den allmänna bostadsmarknaden, bör icke lämnas obeaktad.

Under alla förhållanden lär det näppeligen vara lämpligt eller möjligt att vidtaga en eventuell avveckling av ifrågavarande tjänstebostäder inom så kort tid, att behövliga förbättringar av desamma av detta skäl kunna uraktlåtas. En allmänt omfattande förbättring och modernisering av bostadslägenheterna i erforderlig utsträckning anses därför böra komma till stånd så snart ske kan. Om så blir fallet, synes det ej heller behöva befaras, att några större svårigheter för lägenheternas utnyttjande skola uppstå, även om bostadstillgången i fria marknaden skulle vara god.

Vad här anförts beträffande bibehållande och modernisering av befintligt bostadsbestånd, avser givetvis icke bostäder, som ej kunna beräknas bliva för statens järnvägars personal behövliga, liksom ej heller lägenheter, vilkas beskaffenhet är sådan, att modernisering ej kan anses ekonomiskt försvarbar. Av tillgängliga uppgifter angående bostadslägenheternas utnyttjande framgår, att på en del platser ett visst överskott av bostäder förefinnes — till huvudsaklig del uppkommet genom förlängning av banbevakningssträckor eller andra rationaliseringsåtgärder — varför uthyrning till privatpersoner, pensionerade befattningshavare m. fl. i ej ringa omfattning förekommer. Dylika, för statens järnvägars eget behov icke erforderliga lägenheter anses ej böra påkostas modernisering utan på lämpligt sätt avvecklas.

Vad beträffar de personalkategorier, som på grund av tjänstens art böra bebo särskilda tjänstebostäder, anser utredningen, att hit är att hänföra befattningshavare, vilka med hänsyn till trafiksäkerheten och tågdriftens behöriga skötsel böra vara lätt anträffbara och äga möjlighet att relativt snabbt inställa sig på respektive tjänstgöringsplatser. Sålunda torde i första hand lämpligt belägna tjänstebostäder böra tillhandahållas åt banbevakningspersonalen — banmästaravdelningsföreståndare och dennes närmaste man samt sträckvakter —, ledningspersonal vid elektriska driften, ävensom i viss omfattning signal- och telefonreparatörspersonal. I allmänhet torde det därjämte vara av tjänsteskal påkallat, att stationsföreståndarna bebo inom stationsområdet eller dess omedelbara närhet befintlig tjänstebostad.

För nyssnämnda personalgrupper kan borttagande eller uppmjukning av den i gällande avlöningsbestämmelser föreskrivna skyldigheten att bebo anvisad tjänstebostad icke rimligen ifrågakomma. Vad gäller övriga personalkategorier lär bostadstväranget huvudsakligen åsyfta ett förhinderande av att bostäder komma att stå outhyrda. Såsom i det föregående framhållits, torde emellertid några större svårigheter för bostadslägenheternas utnyttjande i allmänhet icke behöva uppstå, sedan desamma moderniserats till överensstämmelse med tidsenlig bostadsstandard. Även om det får anses riktigt, att statens järnvägars bostäder företrädesvis böra disponeras av verkets egen personal, synes bostadstväranget icke böra tillämpas så rigoröst, att utflyttning ur bostadslägenhet förvägras i de fall, där giltiga skäl för ett bostadsbyte förefinnas, och detta kan ske utan hinder för tjänsteutövningen.

NORMER FÖR TJÄNSTEBOSTADS BELÄGENHET, STORLEK OCH UTRUSTNING M. M.

Den planläggning av bostadsbeståndets modernisering, som med utredningsarbetet avses, åsyftar enligt de givna direktiven en förbättring av bostäderna till överensstämmelse med numera vedertagen bostadsstandard. Den förbättring, som sålunda avses, gäller främst utvidgning av ettrums-lägenheter till 2 rum och kök samt bostadsstandardens höjande genom anordnande av moderna bekvämligheter. Då utredningens förslag emellertid också upptager större förändringar av en del lägenheter och uppförande av nybyggnader som ersättning för slopade bostäder, samt det dessutom ingår i utredningens uppdrag att utarbeta normaltyper för nya bostäder, har utredningen utformat vissa normer för tjänstebostads belägenhet, storlek och bekvämlighetsutrustning m. m., avsedda att tillämpas ej blott vid uppförande av nya bostäder, utan så långt ske kan även vid ombyggnad och modernisering av äldre bostadslägenheter. I det följande lämnas en närmare redogörelse för de normer i angivna hänseenden, som enligt utredningens mening torde täcka begreppet »numera vedertagen bostadsstandard», ävensom för de synpunkter eller förhållanden, som motiverat utredningens förslag i denna del. Självfallet få dessa normer dock icke hindra anpassning till den fortgående bostads- och byggnadstekniska utvecklingen.

A. Tjänstebostads belägenhet.

Med få undantag äro statens järnvägars nuvarande personalbostäder inrymda i 1) stationshus, 2) särskilda bostadshus (inkl.

banmästarstugor) vid stationer samt 3) banvaktsstugor på linjesträcker eller inom stationsområden.

De i stationshusen inrymda bostadslägenheterna äro ofta icke fullt tillfredsställande belägna på grund av där förekommande störningar och andra olägenheter av trafiken på tågspår och plattformar samt från under- eller intilliggande väntsalar och tjänstelokaler. De stationsbyggnader, som under senare år blivit uppförda, hava ock i allmänhet utförts utan bostadsutrymmen. Detta har emellertid jämväl förestavats av hänsyn till möjligheten att åstadkomma en lämplig och utvecklingsbar planering av tjänsteutrymmena. Vid mindre stationer med fåtalig personalstyrka, och där stationshuset är beläget på relativt stort avstånd från annan byggnad, inrymmande bostäder, torde det bl. a. ur bevakningssynpunkt vara av värde att befattningshavare bor i stationsbyggnaden. Utredningen vill som en allmän norm förorda, att bostad icke inredes i stationshus vid större stationer, eller där mera besvärande störningar från trafiken måste påräknas även nattetid.

De egentliga bostadshusen äro oftast belägna inom stationsområdena och i vissa fall alltför nära spåranläggningarna. Enligt utredningens mening böra bostadshusen förläggas så, att tåg- och växlingsrörelser i möjligaste mån icke verka störande för de i husen boende. Det torde för övrigt ofta vara ändamålsenligt att, särskilt när det egentliga stationsområdet är mera begränsat, förlägga bostadsbyggnad utanför detsamma, varigenom ett mera obundet förfogande av lägenheterna vinnes.

Vad beträffar de för banbevakningspersonalen avsedda bostäderna lär den nuvarande placeringen av dessa närmast hava bestämts av bevakningssträckornas lägen och med iakttagande av att sträckvakten skulle vara boende inom sin bevakningssträcka. I stort sett synes sistnämnda princip fortfarande tillämpas, även om ändringar i bevakningsindelningen efter hand medfört en del förskjutningar. Det mer eller mindre isolerade läge, som åtskilliga på linjesträcker belägna banvaktsstugor — särskilt sådana på ödebygdslinjer — på grund härav hava, är givetvis förenat med vissa olägenheter för bostadsinnehavarna ej blott med hänsyn till trivseln utan även med avseende på inköp av livsförnödenheter, barnens skolgång, läkarbesök etc. Utredningen har därför ifrågasatt, huruvida icke en koncentrerung av dessa bostäder till samhällen i flera fall kunde och borde ske, även om sträckvakten härvid skulle komma att bo på något avstånd från sin bevakningssträcka. Då fråga är om större om- och tillbyggnad av banvaktsstuga på linjen eller sådan stugas ersättande med nybyggnad, torde för övrigt bostadens förläggande till ett samhälle kunna medföra kostnadsbesparing med hänsyn till ofta förefintlig svårighet att beträffande banvaktsstuga på linjen kunna erhålla exempelvis vägförbindelse, vattenförsörjning, avloppsmöjligheter m. m. inom ramen av rimliga kostnader.

Utredningen har ansett det vara av intresse att inhämta vederbörande linjebefäls uttalande i här berörda fråga. Av från distriktscheferna inkomna utlåtanden framgår, att det alltjämt anses vara av vikt ur tjänstesympunkt, att sträckvakt bor inom sin bevakningssträcka eller i vart fall inom ett relativt kort avstånd från densamma. Detta motiveras bl. a. med angelägenheten av att avståndet mellan arbetsplats och bostad icke blir större, än att måltiderna i regel kunna intagas i hemmet, vilket i sin tur innebär minskad kostnad (måltidsersättning) för verket och bättre möjlighet för stationer m. fl. att komma i förbindelse med sträckvakten för nödvändiga meddelanden. Emellertid hava de av utredningen angivna fördelarna med sträckvaktsbostädernas placering i bebyggda samhällen ansetts vara värda allt beaktande. Av från bansektionsföreståndarna erhållna uppgifter beträffande banvaktsstugor på linjen, vilkas innehavare lämpligen anses kunna placeras vid angränsande station, framgår även, att den ifrågasatta koncentreringen av banbevakningspersonalens bostäder torde vara möjlig att genomföra i ej obetydlig utsträckning.

Vad här anförts rörande läge för sträckvaktsbostad överensstämmer i huvudsak med den i statens järnvägars särtryck nr 239, avd. H, numera intagna föreskriften, att »banvaktsstuga bör såvitt möjligt förläggas vid station och med utsikt mot banan». Lämpligen torde den normgivande regeln i berörda hänseende kunna formuleras så, att för sträckvakt avsedd bostad bör, där så utan större olägenhet för tjänsten kan ske, förläggas inom eller invid stationsområde eller ock i omedelbar närhet av invid linjesträcka beläget samhälle.

B. Tjänstebostads storlek.

1. Rumsantal.

Med avseende på storleken av tjänstebostad, uttryckt i rum och kök, som befattningshavare vid statens järnvägar är skyldig att mottaga, hava följande bestämmelser varit gällande intill den 1 januari 1948:

Tjänsteman inom lönegraderna	Kan anvisas tjänste- bostad om
A 1—14 (Ca 5—18)	1 eller 2 rum och kök
A 15—19 (Ca 19—22)	3 » » »
A 20—23 (Ca 23—26)	4 » » »
A 24—27 (Ca 27—30)	5 » » »
A 28—30, C 1—6 (Ca 31—33, Cp 9, 10)	6 » » »
C 7—17 (Cp 14—24)	7 » » »

Vid infordrande av yttranden från statens järnvägars linjebefäl samt vissa personalorganisationer angående behovet av tjänstebostäder — varom redo-

görelse tidigare lämnats — har utredningen jämväl hemställt om utlåtande, huruvida gällande grunder för anvisande av tjänstebostad av olika storleksordning fingo anses lämpligt avpassade efter nuvarande förhållanden. I fråga om bostadsstorleken för den lägsta befattningshavargruppen äro de inkomna yttrandena i stort sett samstämmiga däruti, att 2 rum och kök måste betraktas som ett minimibehov, även om det i vissa fall icke anses böra vara helt uteslutet, att lägenheter om 1 rum och kök i någon mindre utsträckning kunna bibehållas. I fråga om de större bostäderna hava rätt varierande åsikter framförts; den tendensen kan dock utläsas, att de största lägenheterna icke anses böra inrymma mer än 4 eller högst 5 rum och kök.

Frågan om den lämpliga avvägningen av bostädernas storlek är beroende av ett flertal olika faktorer. Ur ren behovssynpunkt borde ju rumsantalet vara anpassat efter familjens storlek. En dylik princip lär emellertid icke kunna i praktiken genomföras i fråga om statens järnvägars bostäder, framförallt därför, att statens järnvägar som regel hava ett relativt litet antal bostadslägenheter på varje plats, vilka lägenheter därtill vanligen äro föremål för täta ombyten av innehavare. Behovet av större bostäder för barnrika familjer synes för övrigt icke vara särskilt framträdande för statsbanepersonalens vidkommande. Av den på sid. 21 intagna sammanställningen över bostädernas disposition m. m. framgår, att medeltalet i lägenheterna boende personer varierar mellan 2,7 och 3,5. En särskild undersökning angående antalet boende i lägenheter på vissa platser med större bostadsbestånd har vidare givit vid handen, att ej mindre än ca 80 % av bostadslägenheterna bebos av familjer med högst ett barn och att endast ca 5 % äro upplåtna till familjer med 3 barn eller mera. Ur en på familjestorleken grundad behovssynpunkt förefaller det sålunda, som om någon större differentiering av lägenheternas storleksordning icke skulle vara behöfvig.

Vid bedömande av frågan om den lägenhetsstorlek, som normalt bör betraktas som minimibostad, har utredningen bl. a. tagit del av de synpunkter härå, som bostadssociala utredningen i sitt slutbetänkande framfört, och vilka utmynna i förordande av en ökad produktion av trerumslägenheter. Sålunda uttalar nämnda utredning under rubriken »bostadspolitikens målsättning» bl. a. följande:

Standardalternativet: högst två boende per boningsrum ställer i »högkonjunkturfallet» kravet på en produktionsvolym fram till år 1960 på bortåt 160 000 (vid »lågkonjunktur» 110 000) rumsenheter, eller ungefär så mycket som man kan antaga i gynnsamt fall uppnåeligt de närmaste åren. För realiserandet av denna standard skulle i nyproduktionen 2 rum och kök vara den vanligaste lägenhetskategorien, tätt följd av 3 rum och kök. Genomsnittlig lägenhetsstorlek i den löpande produktionen skulle vara 3,5 rumsenheter, ungefär lika mycket över nuvarande nivå, som denna ligger över förkrignivån. Denna produktionsnivå och därtill svarande standardalternativ synes bäst lämpa sig som omedelbar

målsättning. Vid en dylik allmän standardhöjning blir utrymningen av ettrumslägenheterna av sådan omfattning, att ett överskott måste uppstå. Detta innebär för det första, att — förutsatt att standardhöjningen förverkligas — allt byggande av lägenheter om 1 rum och kök är en felinvestering i så måtto, att det ökar behovet av bortrivning i framtiden. För det andra betyder det här diskuterade förhållandet, att en omfattande saneringsverksamhet blir inte bara möjlig utan också behövlig för att inte fastighetsmarknaden skall råka ur balans.

Vad gäller statens järnvägar, där det aktuella bostadsproblemet icke så mycket gäller produktion av nya bostäder som fastmer förbättring av de befintliga, anses emellertid starka skäl tala för ett bibehållande av lägenhetstypen om 2 rum och kök som normalbostad för befattningshavare i de lägre lönegraderna. Utöver vad som redan anförts beträffande behovssynpunkten vill utredningen erinra därom, att ehuru särskilda anslagsmedel under en följd av år stått till förfogande för ombyggnad av ettrumslägenheter till 2 rum och kök, ett betydande antal sådana ombyggnader ännu återstår. En mera omfattande övergång till en minsta bostadstyp av 3 rum och kök skulle givetvis medföra mycket avsevärda kapitalutlägg, som måhända skulle förhindra eller uppskjuta de moderniseringsarbeten i bostäderna, som enligt utredningens åsikt få anses mera behövliga än utökning av rumsantalet. Även med hänsyn till löneställningen för de lägre tjänstehavarna och därmed följande betalningsförmåga torde det vara motiverat att nu icke föreslå större normalbostad för dessa än 2 rum och kök.

Den sålunda förordade lägenhetstypen anses även såtillvida böra betraktas som minimibostad, att n y p r o d u k t i o n av lägenheter om 1 rum och kök i regel ej bör ifrågakomma. Däremot håller utredningen icke före, att befintliga bostäder av sistnämnda storlek ovillkorligen och utan undantag måste bli föremål för ombyggnad till 2 rum och kök eller ersättande med nya lägenheter. Vid stationer med stor personalstyrka och ett större antal bostadslägenheter torde utan olägenhet ettrumslägenheter i någon mindre utsträckning kunna bibehållas för beredande av bostäder åt yngre tjänstehavare, som av olika anledningar icke önska disponera större bostad. Även i vissa andra fall torde det av byggnadstekniska och ekonomiska skäl vara lämpligt att bibehålla en eller annan lägenhet av denna storleksordning. Det förutsättes emellertid, att även dessa ettrumslägenheter bli föremål för modernisering i likhet med övriga bostäder.

Å andra sidan finner utredningen det icke vara ur vägen att — särskilt vad angår de större bostadsbestånden — vid utvidgning av ettrumslägenheter eller eljest ifrågakommande ombyggnad låta, där så av byggnadstekniska skäl lämpligen kan ske, anordna ett mindre antal lägenheter om 3 rum och kök. Härigenom ernås i någon grad en differentiering av bostadsbeståndet, som med hänsyn bl. a. till behovet av rymligare bostäder för större familjer kan vara önskvärd.

Beträffande bostäder för befattningshavare i högre lönegrader har utredningen ansett vissa skäl tala för en sänkning av den undre gränsen för de grupper av tjänstemän, som kunna tilldelas tjänstebostad om 3 rum och kök. Enligt tidigare gällande normer har denna lägenhetstyp avsetts för befattningshavare i lönegraderna A 15—19 (Ca 19—22), omfattande bl. a. stationsskrivare, förste stationsskrivare, stationsmästare av kl. V och stationsinspektör av kl. IV samt överbanmästare. Stationsmästare av kl. VI och VII samt förste banmästare i lönegraderna A 12 och A 14 (Ca 16 resp. 18) hava däremot ingått i den grupp av befattningshavare, vilka kunna anvisas tjänstebostad om 1 eller 2 rum och kök. Erfarenheten har emellertid givit vid handen, att särskilt stationsmästarna — oberoende av familjens storlek — ofta önska förhyra bostad om minst 3 rum och kök, där så är möjligt, även om skyldighet icke förelegat att mottaga större bostad än 2 rum och kök. Enligt utredningens mening måste det numera anses motiverat, att lägenhet om 3 rum och kök betraktas som normalbostad även för befattningshavare i lönegraderna Ca 15—18.

Med hänsyn till planerad ombyggnad av vissa stationsföreståndarebostäder har utredningen under hand delgivit järnvägsstyrelsen dessa synpunkter. I anslutning härtill har styrelsen funnit skäl att med giltighet fr. o. m. den 1 januari 1948 föreskriva den ändringen av förutvarande bestämmelser, att tjänsteman inom lönegraderna Ca 5—14 kan anvisas bostad om 1 eller 2 rum och kök och tjänsteman inom lönegraderna Ca 15—18 bostad om 2 eller 3 rum och kök.

För befattningshavare i lönegraderna Ca 19—30 anses nuvarande bestämmelser böra tillsvidare gälla oförändrade sålunda, att 3 rum och kök avses för lönegraderna Ca 19—22, 4 rum och kök för lönegraderna Ca 23—26 och 5 rum och kök för lönegraderna Ca 27—30.

För högre lönegrader än den sistnämnda torde bestämmelser i förevarande avseende icke vara erforderliga, då tjänstebostadsupplåtelse i sådana fall endast mera undantagsvis förekommer.

I detta sammanhang vill utredningen som sin mening uttala, att statens järnvägar torde sakna anledning att i fortsättningen tillhandahålla större tjänstebostäder än 5 rum och kök.

I anslutning till det anförda får utredningen föreslå följande normer i fråga om rumsantal i tjänstebostäder:

Befattningshavare i lönegrad Ca	Kan anvisas tjänstebostad om
5—14	1 eller 2 rum och kök
15—18	2 eller 3 » » »
19—22	3 » » »
23—26	4 » » »
27—30	5 » » »

2. Areal.

I fråga om tjänstebostads storlek, uttryckt i kvadratmeter golvyta, finnes i statens järnvägars särtryck nr 239, avd. H, följande föreskrift.

Golvytan i bostadslägenhet bör icke överstiga: i lägenhet om

2 rum och kök 60 m²

3 rum och kök 85 m²

För lägenheter med rumsantal över 3 ökas i regel golvytan med omkring 20 m² per tillkommande rum, inberäknat bekvämligheter. Med golvyta förstås här yt-innehållet av samtliga boningsrum, kök, tambur, skafferi, garderober och klosett. Golvytan beräknas som fri golvyta dvs. med avdrag för väggfasta föremål, som inkräkta på den fria golvytan.

Härutöver regleras hithörande förhållanden av bestämmelserna i gällande byggnadsstadga, såvitt angår städer och stadsliknande samhällen ävensom i viss omfattning andra orter. Byggnadsstadgans bestämmelser beröra dock endast minimiareal för de olika rumsenheter, under det att någon minsta areal för bostadslägenhet i dess helhet icke finnes föreskriven. Som allmän norm stadgas emellertid, att

bostadslägenhet skall erbjuda lämpliga och tillräckliga möbelpatser, vara försedd med tambur, nödiga garderobsutrymmen och behöflig sanitär utrustning samt i övrigt tillgodose skäliga anspråk på utrymme och bekvämlighet.

Beträffande rummens storlek är i den fr. o. m. den 1 januari 1948 gällande byggnadsstadgan föreskrivet, d e l s att boningsrums golvyta icke får understiga 10 kvadratmeter (för rum utöver tre boningsrum och kök 7 kvadratmeter); d e l s att i bostadslägenhet om ett eller flera rum och kök golvytan hos ett av rummen eller köket skall vara minst 18 kvadratmeter; d e l s o c k att kök skall hava en golvyta av minst 7 kvadratmeter. Undantag från dessa bestämmelser må medgivas av byggnadsstyrelsen eller av byggnadsnämnd efter av byggnadsstyrelsen meddelade anvisningar.

Vid tillämpning av de sålunda stadgade minimimåtten skulle golvytan hos lägenhet om 2 rum och kök jämte nödiga biutrymmen kunna begränsas till 45 å 50 m². Erfarenheten torde emellertid hava givit vid handen, att en tvårumslägenhet av denna storlek och med nämnda rumsdisposition icke motsvarar det numera önskvärda utrymmesbehovet; i varje fall ej för familjer med barn. Enligt utredningens mening bör bostadslägenhet om 2 rum och kök för tillfredsställande av skäliga anspråk på trevnad och ändamålsenlighet givas en total golvyta av omkring 60 m², vilken areal lämpligast borde uppdelas så, att köket och vart och ett av rummen erhåller en storlek av 12—16 m² (dock minst 16 m² för ett av rummen eller köket) och återstående yta nyttjas för tambur, garderober och toalettutrymmen m. m. Enär den även i tidigare byggnadsstadga intagna föreskriften om en minsta areal av 18 m² för ett av rummen eller köket icke medgav en planlösning som den nyssnämnda, har utredningen — med vetskap om då

pågående arbete med revision av gällande byggnadsstadga — i en till Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet ställd skrivelse av den 21 januari 1947 framhållit önskvärdheten av ändring eller möjlighet till undantag från nyssnämnda föreskrift. I denna skrivelse, som med tillstyrkan vidarebefordrats av järnvägsstyrelsen, har utredningen anfört bl. a. följande:

Med avseende på bostädernas storlek har utredningen ansett en sammanlagd golvyta av ca 60 m² böra vara normerande för lägenhet om 2 rum och kök, som är, och såvitt nu kan bedömas, torde under avsevärd tid komma att bli den vanligaste tjänstebostadstypen. Inom denna areal böra köket och vart och ett av de båda rummen enligt utredningens mening givas en storlek mellan 12 och 16 m² och återstående areal utnyttjas för tambur, garderober och toalettutrymmen m. m. Dock bör ett av rummen eller köket innehålla en areal av minst 16 m².

En dylik disposition av golvytan avviker såtillvida från föreskrifterna i den för städer och stadsliknande samhällen gällande byggnadsstadgan, att intet av rummen eller köket erhåller den i byggnadsstadgans § 51, mom 2, angivna minimiarealen för ett rum av 18 m². Med stöd av den uppfattning i fråga om 2-rums-lägenheternas utnyttjande, som utredningen vid besök i ett stort antal bostadslägenheter såväl vid SJ som vid vissa industriella anläggningar bibringats, anser sig utredningen kunna hävda, att den här ovan förordade dispositionen på ett bättre sätt tillgodoser bostadshavarnas behov och allmänna önskemål än en arealuppdelning grundad på de i byggnadsstadgan föreskrivna minimimåtten, nämligen ett rum 18 m², ett rum 10 m² och kök 6 m². Det förhåller sig också så, att utrymmesdispositionen i vid SJ förefintligt bostadsbestånd i regel närmast avslutar sig till den här ovan förordade.

Vad särskilt gäller köken har utredningen funnit, att dessa praktiskt taget undantagslöst jämväl nyttjas som matrum, åtminstone i vardagslag, och detta även om köken äro mycket små. Orsaken härtill torde främst vara att söka i önskvärdheten av att i möjligaste mån underlätta hushållsarbetet och att få familjen samlad vid måltiderna. Utredningen anser icke skäl föreligga att söka motverka kökens utnyttjande på detta sätt utan håller fastmer före, att desamma böra givas en storlek, som bl. a. medger bekväm matplats för minst fyra personer och därtill erforderligt utrymme för skåp och andra anordningar, som kunna underlätta husmoderns arbete. På grund härav anses det vara erforderligt, att köken erhålla en golvyta av 12 upp till 16 m², varemot det icke kan anses behöfligt att utöka denna areal till 18 m².

I fråga om det utrymme, som inom förenämnda lägenhetsareal avses att disponeras för de tvenne rummen, är det utredningens åsikt, att detta med hänsyn såväl till möbleringsmöjligheten som beträffande en ändamålsenlig användbarhet bäst utnyttjas, därest rummen givas ungefärligen lika storlek. Det synes nämligen vara en allmänt förekommande vana att utnyttja ett av rummen till s. k. »finrum» med bättre möblering än vad i lägenheten eljest förekommer och ej avsett till vardagsbruk i samma utsträckning som den övriga lägenhetsdelen. Härtill utväljes gärna det största rummet, om rum av olika storlek finnas. Därest detta rum finge en golvyta av minimalt 18 m², skulle — med bibehållande av föreslagen lägenhetsareal och köksstorlek — det andra, för vardagligt bruk avsedda rummet bli väl knappt. Givetvis vore det möjligt att genom utökning av den totala lägenhetsytan erhålla en golvareal av 18 m² i något av rummen eller köket. Detta skulle dock

innebära en kostnadsökning, för vilken enligt utredningens mening några vägande skäl icke föreligga.

De synpunkter, som i det förestående framhållits, hava även kommit till uttryck i den av arkitekten Jöran Curman verkställda utredningen angående industriens arbetarbostäder, i vilken utredning bl. a. förordas s. k. bostadskök med tillräckligt utrymme för måltiders intagande. Bostadsutredningen har också erfarit, att å platser, där byggnadsstadgans föreskrifter icke lägga hinder i vägen härför, ett antal 2-rumslägenheter med i huvudsak samma utformning som här ovan föreslagits, kommit till utförande inom storindustrien under senare tid.

Den nu aktuella utredningen beträffande statens järnvägars bostadsbestånd omfattar även ett större antal orter, som icke beröras av byggnadsstadgans föreskrifter. Bostadsutredningen anser det emellertid icke vara lyckligt att för SJ bostäder i städer och stadsliknande samhällen föreslå en annan och enligt utredningens åsikt sämre planlösning än vad som kan vara möjligt i den egentliga landsorten. Då det å andra sidan synes utredningen riktigt, att statliga bostäder projekteras så, att erinran från byggnadsnämndernas sida icke behöver förekomma, har utredningen ansett sig böra bringa frågan till Herr Statsrådets kännedom under framhållande av önskvärldheten av att lag- eller tillämpningsföreskrifter utfärdas, vilka medgiva sådant undantag, att föreskriven golvyta av minst 18 m² må minskas med intill 2 m², under förutsättning att motsvarande areal lägges på kök eller annat rum.

Vid framläggande av proposition till riksdagen med förslag till byggnadsstadga (nr 211/1947) har chefen för justitiedepartementet icke funnit skäl att föreslå ändring av byggnadsstadgans föreskrift om en minsta golvyta av 18 m² för ett av rummen eller köket, men däremot uttalat, att stadgans krav i detta avseende i vissa fall torde kunna eftergivivas något. I anledning av bostadsutredningens förenämnda skrivelse framhåller departementschefen:

Enligt en av SJ bostadsutredning vid sin förenämnda framställning fogad ritning över en banvaktsstuga om en lägenhet skulle denna ha en sammanlagd golvyta av omkring 60 m² samt innehålla, utöver ett rum om 16 m² ytterligare ett rum och kök i storleken 14—16 m². Mot en dylik planlösning i enfamiljshus har jag icke något att erinra. Kravet på att ett av rummen skall ha en storlek av minst 18 m² torde däremot böra upprätthållas i SJ:s byggnader med flera bostadslägenheter. Dylika byggnader förekomma huvudsakligen i tätorter, där avsteg från föreskriften om en rumsstorlek av 18 m² eljest icke må ske. Det synes böra krävas att även SJ:s bostäder i sådana orter innehålla ett rum av nämnda storlek. Jag vill vidare framhålla, att det icke torde innebära några mera väsentligt ökade kostnader eller svårigheter i planlösningshänseende, om ett av rummen i en lägenhet med en sammanlagd golvyta av 60 m² får en storlek av 18 m².

Med avseende på undantag från byggnadsstadgans föreskrifter uttalar departementschefen vidare:

Det torde böra ankomma på byggnadsstyrelsen att tillse, att anvisningarna till byggnadsstadgan kompletteras så att de av mig förordade lägenhetstyperna kunna godkännas. Byggnadsstyrelsen bör därjämte givetvis följa utvecklingen på ifrågasvarande område och, i den mån ytterligare undantag visa sig påkallade, meddela anvisningar därom. Byggnadsstyrelsen bör vidare äga befogenhet att för särskilt

fall medgiva undantag från bestämmelserna om rumsstorlek. Genom att styrelsen sålunda dels har att utfärda anvisningar till ledning för byggnadsnämndernas dispensprövning och dels kan medge undantag i särskilda fall torde en smidig anpassning kunna vinnas efter alla de skiftande faktorer, som avgöra frågan om boningsrummens lämpliga storlek.

I anslutning till det anförda förordar utredningen såsom allmän norm, att bostadslägenhet om 2 rum och kök gives en total lägenhetsyta (inberäknat utrymmen för tambur, garderober, skafferi, badrum m. m.) av omkring 60 m², vilken areal med iakttagande i förekommande fall av föreskrifterna i byggnadsstadgan eller därtill hörande undantagsbestämmelser fördelas på kök, sovrum och dagligrum samt övriga lägenhetsutrymmen sålunda, att boningsrummen och köket vardera upptaga en golvyta av minst 12 m², och att ett av rummen eller köket erhåller en golvyta av minst 18 m² med undantag beträffande enfamiljshus, där sistnämnda golvareal lämpligen begränsas till 16 m². Köket bör vara så utformat, att det förutom erforderlig skåpinredning m. m. inrymmer bekväma matplatser för minst 4 personer. I fråga om lägenhetsplanens utformning anses böra gälla, dels att rummen och köket skola vara belägna i samma våningsplan; dels att sovrum skall vara tillgängligt antingen direkt från entréutrymme eller också över både dagligrum och kök för underlättande av dagligrummets utnyttjande som sovrum, där så erfordras; dels att från tambur skall finnas direkt förbindelse till kök och dagligrum, och där så låter sig göra, jämväl till badrum och vattenklosett samt i enfamiljshus även till vind och källare. Där i fråga om befintliga bostäder uppdelning av rummen på olika våningsplan måste bibehållas, bör iakttas, att förbindelse mellan våningarna finnes medelst uppvärmd och för endast en lägenhet avsedd trappa.

I tillämpliga delar anses förestående normer även böra avse större lägenheter, varvid dock den totala lägenhetsytan ökas med omkring 20 m² för varje boningsrum utöver 2 rum och kök.

Vad gäller våningshöjd och vissa andra med bostadslägenhetens utformning sammanhörande detaljfrågor, som här ej närmare beröras, hänvisas till byggnadsstadgans föreskrifter.

C. Tjänstebostads inredning och bekvämlighetsutrustning.

1. Köksinredning.

Frågan om en ändamålsenlig inredning av köken har under de senare åren ägnats stort intresse, och åtskilliga förslag till anordningar och förbättringar i arbetsbesparande syfte hava framkommit. Enligt utredningens förmenande är det också av stor betydelse, att köket erhåller en utformning och utrustning, som i största möjliga utsträckning underlätta hushålls-

arbetet. I anslutning till den hittills uppnådda utvecklingen inom detta område har utredningen ansett, att följande utrustning i köken tillsviðare bör kunna betraktas som normerande.

Vedspis med vedlår, gasspis eller elektrisk spis. Gasspis insättes på platser med gasverk, där ledningssystemet så medger. Elektrisk spis inmonteras i de fall det på respektive orter mera allmänt förekommer att sådana spisar användas, samt under förutsättning att elektrisk energi kan erhållas till pris, som medger ett ekonomiskt utnyttjande av dylik spis.

Vatten- och avloppsledningar med erforderliga tappkranar för varmt och kallt vatten.

Diskbänk av lämplig storlek och höjd, antingen plan, varvid diskning avses ske i lösa kärl, eller ock försedd med två nedsänkta diskhoar. Till diskbänken, som bör vara av rostfritt stål, skall därjämte höra slasktratt.

Skafferier med en areal av minst 0,4 m².

Städskaåp.

Kylskaåp. Frågan om kylskaåp prövas i varje särskilt fall med hänsyn till eventuell avsaknad av tillfredsställande källarutrymmen eller andra omständigheter som kunna motivera installation av kylskaåp, varjämte skälig hänsyn tages till möjligheten att erhålla elektrisk energi för rimlig kostnad.

Köksinredning i övrigt med skaåp, hyllor och beredningsbord m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de typer, som utarbetats av Svenska Arkitektens Riksförbunds och Svenska Slöjdföreningens bostadsutredning.

2. Tambur-, garderobs-, vinds- och källarutrymmen m. m.

Bostadslägenhet anses böra vara försedd med följande utrymmen:

Tambur, om möjligt med direkt dagsljus, och försedd med hylla m. m. för ytterkläder. Vidare bör uppvärmningsanordning finnas i tamburen, varjämte ingången till densamma skyddas mot inträngande kyla medelst vindfång, förstuga eller dubbeldörrar.

Garderob, minst två, med en sammanlagd golvyta ej understigande 1,5 m². Den ena garderoben avses för arbetskläder och anslutes till tamburen. Den andra bör helst vara ansluten till sovrummet och vara rymlig, eventuellt uppdelad i tvenne mindre. Dessutom anordnas särskilt utrymme att nyttjas som linneskaåp.

Vindsutrymmen. I bostadshus i ett plan tilltages vindsutrymmet så stort, att möjlighet till inredande för varje lägenhet av ett mindre rum förefinnes.

Källarutrymmen. Förutom i förekommande fall erforderliga utrymmen för värmepanna, bränsleförråd och tvättstuga inrymmas i källarvåning för respektive lägenheter behövliga mat- och vedkällare, eventuellt

även ett mindre förrådsutrymme. Om möjligt bör i källarvåning även finnas uppställningsplats för cyklar. (Finnes icke utrymme härför, och annan lämplig förvaringsplats ej är att tillgå, torde med tak försedda cykelställ böra anordnas utomhus.)

3. Badrum med vattenklosett samt tvättställ i storlek minst 50×40 cm.

I lägenheter om 3 rum och kök och därutöver förlägges vattenklosett helst till ett från badrummet avskilt utrymme.

Frågan om inredande av badrum och vattenklosett i befintliga bostadslägenheter blir i varje särskilt fall beroende av möjligheten av att till rimliga kostnader erhålla tillfredsställande vattentillgång och avloppsförhållanden ävensom erforderligt utrymme i lägenheten. Där så av utrymmes-skal nödvändiggöras, kan badrum förläggas till källarvåning, varvid i vissa fall kombinationen tvättstuga—badrum (badkaret nyttjas jämväl som sköljbassäng) kan ifrågakomma.

Även om badrum på grund av bristande utrymme ej kan åstadkommas inom lägenheten, utrustas densamma likväl, där så kan ske, med vattenklosett och tvättställ.

4. Tvättstuga. Varje bostadslägenhet bör äga tillgång till tvättstuga, helst förlagd i byggnadens källarvåning och försedd med vatten- och avloppsledningar samt erforderlig utrustning i övrigt. På platser med större bostadsbestånd, förslagsvis minst 20 lägenheter, anses central tvättstuga (eventuellt flera) med maskinell utrustning böra anordnas antingen i lämplig bostadsbyggnads källarvåning eller ock i fristående byggnad. Under förutsättning att utrymmet så medgiver, bör maskintvättstuga kombineras med tork- och mangelrum.

5. Golvbeläggning. I kök och tambur inläggas linoleummattor. Beträffande övriga rum anpassas golvbeläggningen efter förhållandena i den allmänna bostadsproduktionen.

I bostadsrum, där golven på grund av hård slitning e. d. icke kunna i befintligt skick godtagas, kan i stället för inläggning av nytt golv det gamla golvet avslipas och förses med linoleummattor.

6. Belysning. Tjänstebostad bör såvitt möjligt vara försedd med erforderlig installation för elektrisk belysning. Beträffande platser, där leverans av elektrisk energi från central kraftkälla icke kan åvägbringas inom ramen av rimliga kostnader, anses i varje särskilt fall böra undersökas, huruvida lokala anordningar för ströml leverans — exempelvis olje-drivna motorer för generatordrift — lämpligen kunna och böra komma till utförande.

7. Övriga bekvämligheter. Med avseende på vissa övriga anordningar, såsom exempelvis hissar, sopnedkast m. m. anses normerande bestämmelser icke vara behövliga, då statens järnvägars bostadshus endast undantagsvis äro eller torde bliva av den storleksordning, att sådana anordningar erfordras. Frågan om dylika bekvämligheter anses i varje särskilt fall böra prövas med hänsyn till föreliggande behov.

D. Tjänstebostads uppvärmning.

Uppvärmning av bostadslägenhet anses som regel böra ske medelst värmeledning. Härvid kan antingen ifrågakomma centralvärmeledning med avskilt utrymme för värmepanna — vanligen i källarvåning — och avsedd för uppvärmning av hel byggnad (eventuellt flera byggnader) eller och s. k. våningsvärmeledning, avsedd för uppvärmning av enbart en lägenhet och med värmepannan i regel placerad i bostadslägenhetens kök.

Ur effektivitetssynpunkt torde centralvärmeledning vara att föredraga, särskilt med tanke på en fullgod försörjning med varmvatten för badrum m. m. I allmänhet anses dylik anläggning därför böra komma till utförande i de fall, där utrymme för värmepanna kan erhållas i källarvåning eller på annan lämplig plats, exempelvis i resgodsrums i stationshus.

Ett stort antal av de befintliga bostadshusen sakna emellertid källarvåning eller annat lämpligt utrymme för central värmepanna. I de fall utgrävning av källarutrymme av ekonomiska skäl ej lämpligen kan ske, anordnas våningsvärmeledning.

För flera i närheten av varandra belägna byggnader anses gemensam värme central lämpligen kunna ifrågakomma. Denna anordning tillämpas numera i stor utsträckning vid uppförande av nya bostadshus, varvid ett relativt stort antal byggnader anslutas till en och samma värmecentral. På vissa platser finnas för närvarande vid statens järnvägar större eller mindre grupper av bostadshus, vilka med fördel anses kunna anslutas till en gemensam värmecentral, inrymd antingen i något av bostadshusen eller ock i särskild byggnad.

Värmeledning anses böra kombineras med anordning för varmvattenberedning för tillhandahållande av varmvatten till kök, badkar och tvättställ. Enligt vad utredningen från sakkunnigt håll inhämtat torde jämväl våningsvärmeledning kunna — om än med någon begränsning — tillgodose behovet av varmvatten för bostadslägenhet.

Utredningen anser sig i detta sammanhang jämväl böra beröra frågan om centralvärmeanläggningarnas skötsel, då det ekonomiska utnyttjandet av anläggningarna i väsentlig grad är beroende av

skötselkostnaderna. Utredningen har kunnat konstatera, att det på åtskilliga platser varit och alltså är förenat med betydande svårighet att få eldning och skötsel i övrigt av centralvärmeanläggning utförda för en kostnad, som kan anses stå i skälig proportion till den i hyresbeloppet ingående ersättningen för centralvärme. Fråga har därför uppstått, huruvida innehavare av tjänstebostad vid statens järnvägar lämpligen skulle kunna åläggas att ensam eller altemnerande med andra bostadsinnehavare ombesörja skötseln av centralvärmeanläggning, vartill hans bostad är ansluten, så som exempelvis föreskrivits i den av Kungl. Maj:t och riksdagen fastställda boställsordningen för folkskolans lärare (Svensk Författningssamling nr 883/1946). Denna boställsordning innehåller bl. a. följande:

Är tjänstebostad försedd med centraluppvärmning och omfattar värmeledningssystemet jämväl annan tjänstebostad eller andra tjänstebostäder men icke andra lokaler än dessa bostäder, äro bostadsinnehavarna gemensamt ansvariga för uppvärmningens ombesörjande och bränslekostnaden. Varje bostadsinnehavare bär därvid så stor del av ansvaret, som volymen av hans tjänstebostad utgör av summan av de till värmeledningssystemet anslutna tjänstebostädernas volymer.

Om någon av bostadsinnehavarna så påfordrar, är dock skoldistriktet skyldigt att anskaffa bränsle och ombesörja uppvärmningen av i första stycket avsedda tjänstebostäder. Bostadsinnehavarna äro i så fall skyldiga att kvartalsvis i efterskott bereda skoldistriktet ersättning för dess självkostnader för uppvärmningens ombesörjande och för det använda bränslet. Beträffande ersättningsskyldighetens fördelning mellan bostadsinnehavarna skall gälla vad i första stycket stadgas i fråga om fördelningen av där avsett ansvar.

Ehuru det beträffande statens järnvägars bostäder icke torde vara lämpligt med en lagstadgad föreskrift av motsvarande innebörd som den nyss citerade — bl. a. med hänsyn till att ett stort antal av järnvägens personalbostäder icke äro att betrakta som egentliga tjänstebostäder i samma mening som skoldistriktens — synes ansvaret för bostädernas uppvärmning med därtill hörande skötsel av värmeledningsanläggning böra överlätas på bostadsinnehavarna i all den utsträckning, som kan vara möjlig och lämplig. Beträffande byggnad, där värmeledningssystemet ej omfattar mer än en lägenhet och ej heller andra tjänstelokaler än en mindre banmästar-expedition el. dyl., anses det sålunda endast undantagsvis böra förekomma, att statens järnvägar skola ansvara för uppvärmningen av i sådan byggnad inrymd tjänstebostad. Dylik bostad bör enligt utredningens mening ställas till vederbörande hyresgästs förfogande under samma villkor, som gäller för bostadslägenhet med lokal uppvärmningsanordning (kakelugnar eller våningsvärmeledning) och som innebär, att hyresgästen anskaffar erforderligt bränsle och ombesörjer uppvärmningen av sin bostad. I de fall uppvärmningen jämväl omfattar banmästar-expedition eller liknande tjänstelokal, bör bostadsinnehavaren erhålla gottgörelse enligt grunder, som gälla vid beräkning av ersättning för centralvärme i bostäder.

Det sålunda förordade tillvägagångssättet att upplåta med centralvärmeledning utrustad tjänstebostad utan skyldighet för statens järnvägar att tillhandahålla bränsle och ombesörja uppvärmning, anses i görligaste mån böra tillämpas, även där centralvärmeanläggningen omfattar två eller eventuellt flera bostadslägenheter. Visserligen torde det i vissa sådana fall bliva förenat med någon svårighet att kunna erhålla en friktionsfri fördelning mellan bostadsinnehavarna av ansvaret för uppvärmningen, särskilt om bostäderna äro av olika storleksordning. Å andra sidan måste det förutsättas, att kostnaden för respektive bostäders uppvärmning genom innehavarnas egen försorg kommer att bliva väsentligt lägre än den värmeerättning, som, grundad på de verkliga bränsle- och skötselkostnaderna, bör erläggas, då uppvärmningen ombesörjes av statens järnvägar, varför det åtminstone i åtskilliga fall bör kunna förväntas, att bostadsinnehavarna skola vara villiga att åtaga sig uppvärmningsansvaret.

För centraluppvärmda bostäder i andra byggnader än bostadshus (stations- och överliggningshus m. fl.) anses uppvärmningen böra ombesörjas av statens järnvägar. Detta gäller även ifråga om större bostadshus, där det är av särskild betydelse, att eldning och skötsel av centralvärmeanläggning utföres på ett rationellt och sakkunnigt sätt.

Det anses slutligen böra ifrågasättas, huruvida icke anordningar för oljeeldning i centralvärmeanläggningar böra komma till utförande i större utsträckning än vad som redan skett, varigenom kostnaderna för anläggningarnas skötsel skulle kunna nedbringas. Frågan härom bör dock i varje särskilt fall bliva föremål för lämplighetsundersökning och kostnadsutredning, alldenstund värdet av oljeeldning i jämförelse med användningen av andra bränslen är i väsentlig grad beroende av värmeanläggningarnas storleksordning, möjligheterna att på respektive platser erhålla bränslen av olika slag och anskaffningskostnaden för dessa m. fl. faktorer. Givetvis är hithörande spörsmål även beroende av den allmänna utvecklingen på bränslemarknaden.

E. Vissa utomhusanordningar.

Till den nutida bostadsstandarden torde även böra hänföras sådana för bostadsinnehavarnas trevnad och trivsel avsedda utomhusanordningar som vägar, planteringsanläggningar, lekplatser för barn m. m. I fråga om vägar anses som normgivande regel böra gälla, att från envar fastighet, där bostad är inrymd, skall finnas förbindelse till allmän väg eller gata medelst väg, varå körtrafik är möjlig. Vad gäller planteringar anser utredningen, att lämpliga anläggningar enligt statens järnvägars trädgårdsorganisations bedömande böra komma till utförande vid statens järnvägars bostadsbyggnader. Lekplatser för barn med därtill hörande utrustning såsom plask-

damm, sandlådor, gungor och klätterhagar m. m. anordnas på platser, där ett större antal familjebostäder äro belägna i varandras närhet.

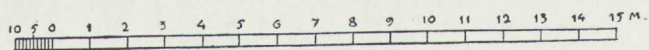
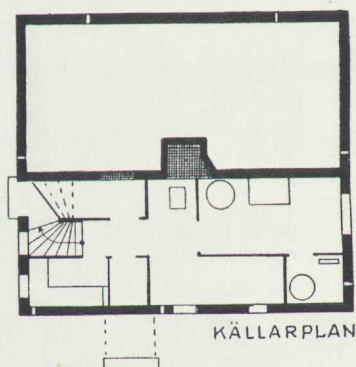
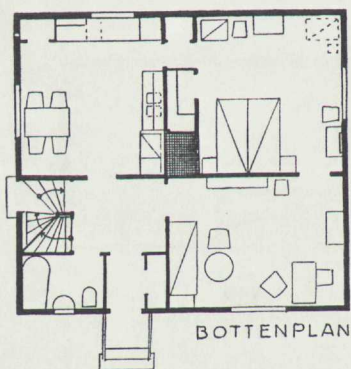
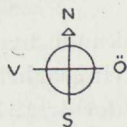
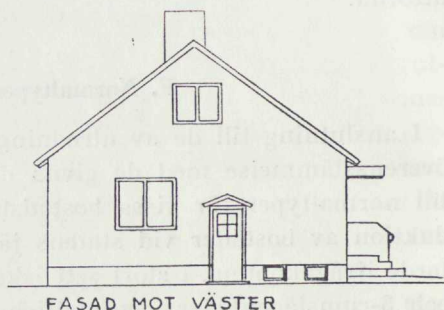
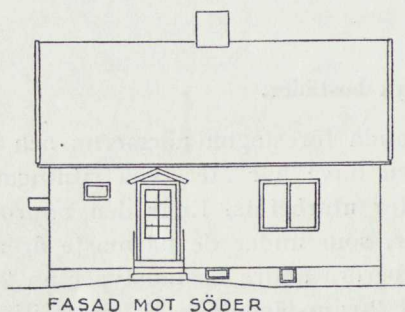
I erforderlig omfattning böra vidare finnas piskställningar samt cykelställ (jämför uttalande å sid. 49), varjämte författningsenligt föreskrivna anordningar för brandskydd och hygien m. m. förutsättas vara eller bliva utförda.

F. Normaltyper för nya bostäder.

I anslutning till de av utredningen sålunda föreslagna normerna och i överensstämmelse med de givna direktiven hava här återgivna ritningar till normaltyper för vissa bostadslägenheter utarbetats. Enär den nyproduktion av bostäder vid statens järnvägar, som under de närmaste åren torde ifrågakomma, i stort sett icke lärer beröra andra bostadstyper än 2- och 3-rumslägenheter i enfamiljshus samt 2-rumslägenheter i flerfamiljshus, har utredningen icke funnit nödigt upprätta normaltyper för bostäder av annan storleksordning.

Den på ritningarna angivna beräknade byggnadskostnaden hänför sig — liksom kostnaderna för de förbättringsarbeten, som av utredningen föreslås — till det antagna prisläget under år 1946 (se sid. 79).



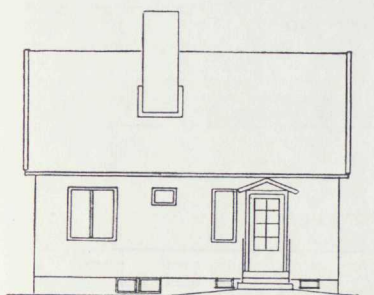
Typ I A**Enfamiljshus****2 rum och kök****Beräknad byggnadskostnad 31 000 kronor.**

Typ I B

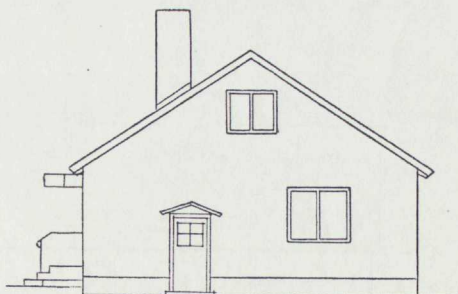
Enfamiljshus

2 rum och kök

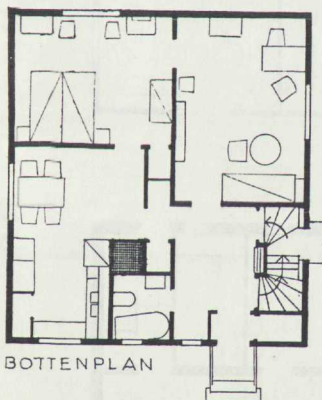
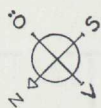
Beräknad byggnadskostnad 31 000 kronor.



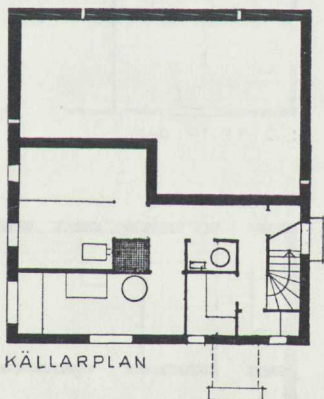
FASAD MOT NORDVÄST



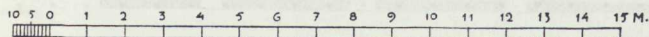
FASAD MOT SYDVÄST



BOTTENPLAN



KÄLLARPLAN



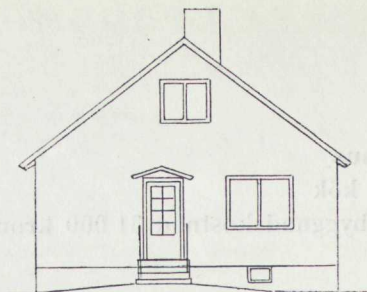
Typ II

Tvåfamiljshus

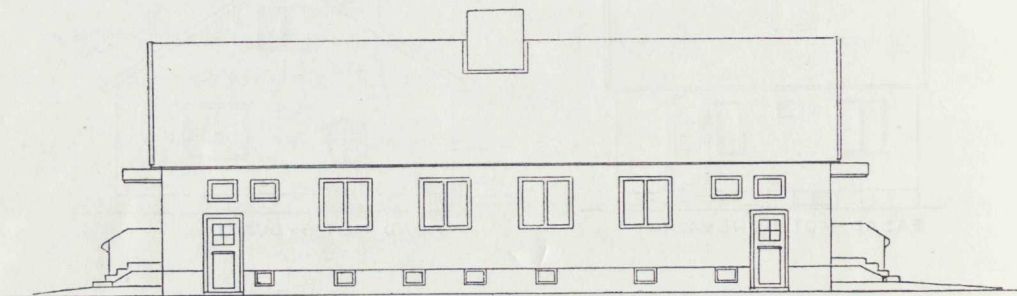
2 lägenheter om 2 rum och kök

Beräknad byggnadskostnad

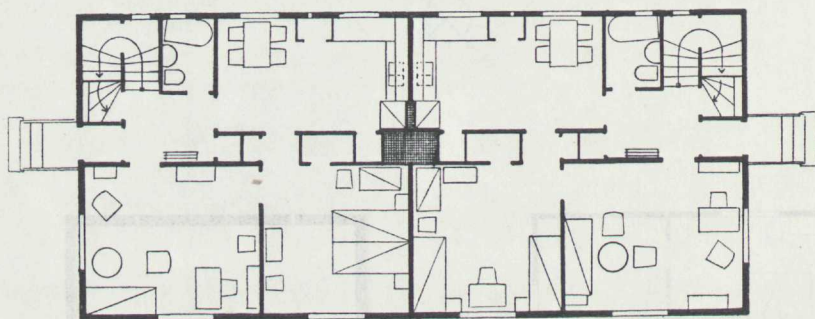
60 000 kronor.



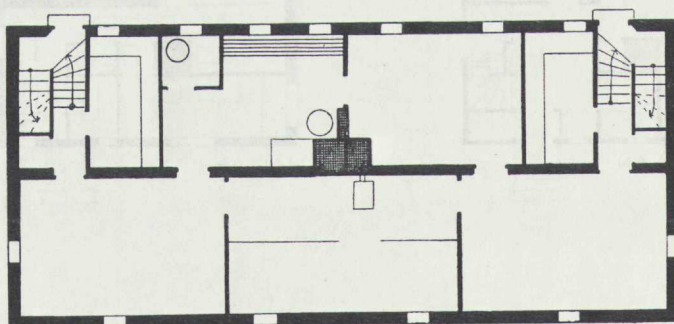
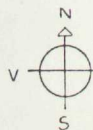
GAVELFASAD



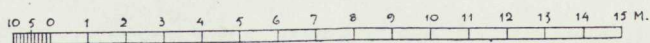
FASAD MOT NORR



BOTTENPLAN



KÄLLARPLAN

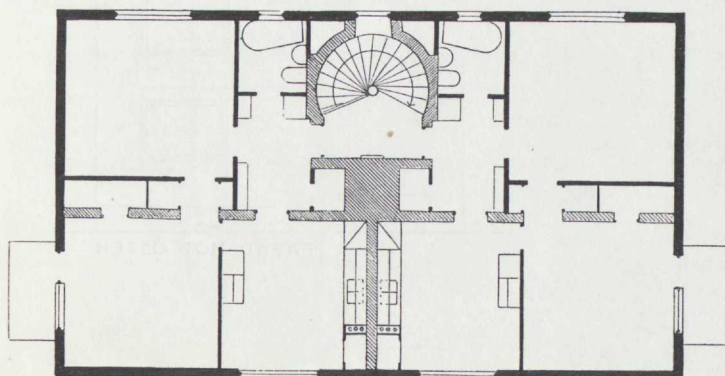


Typ III

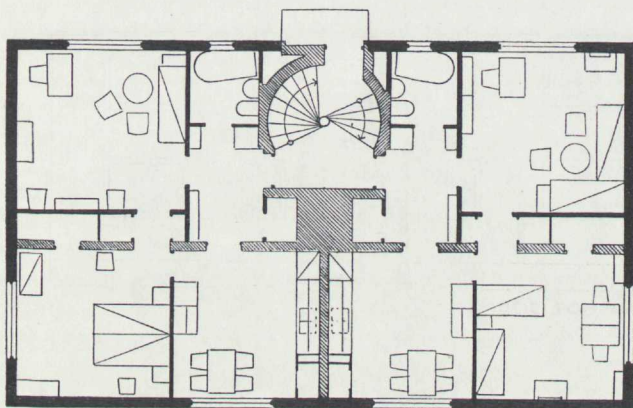
Flerfamiljshus

4 lägenheter om 2 rum och kök

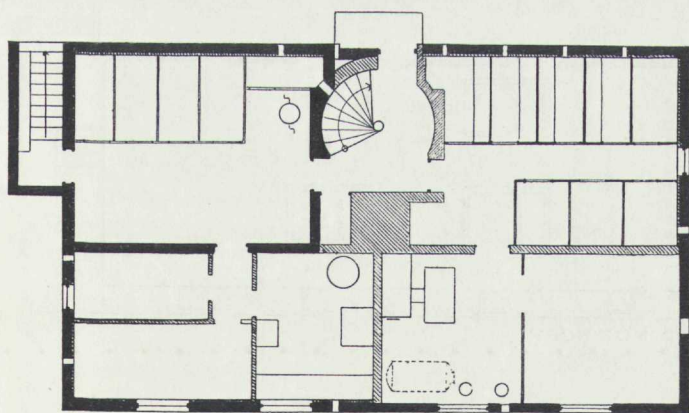
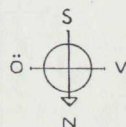
Beräknad byggnadskostnad 115 000 kronor.



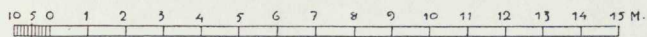
ÖVRE PLAN



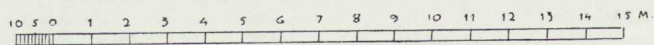
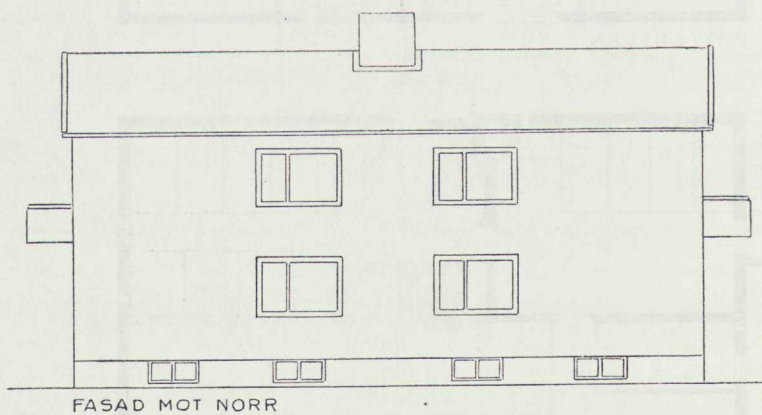
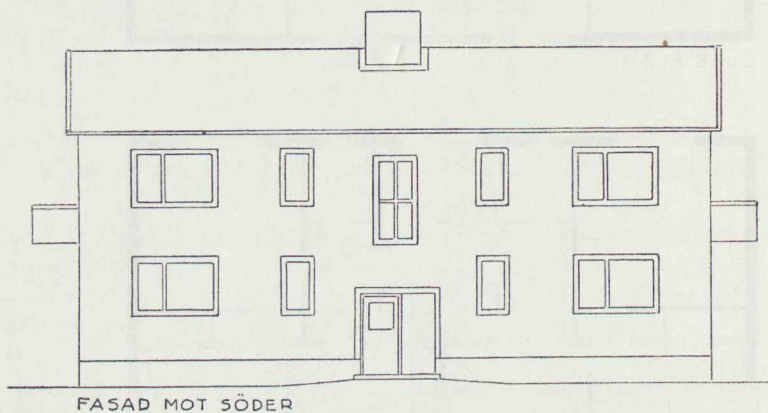
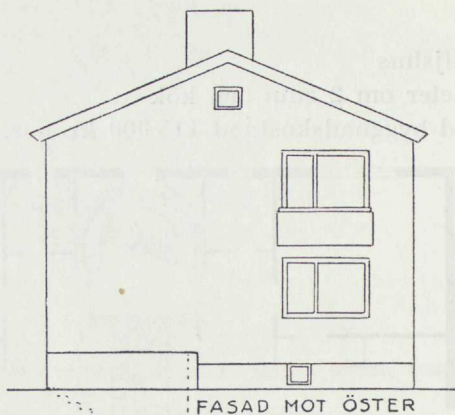
BOTTENPLAN

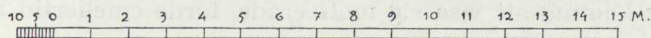
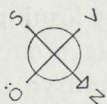
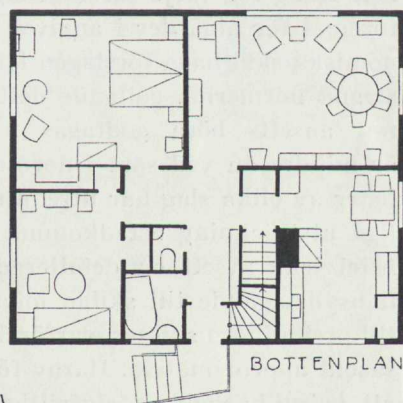
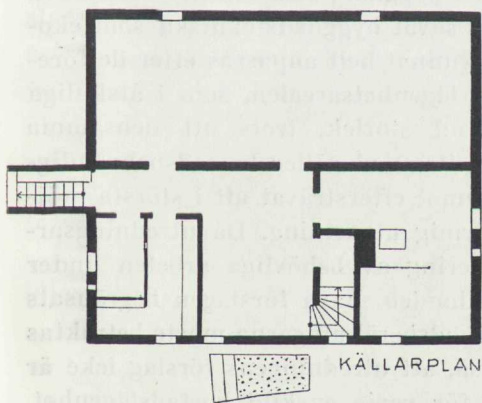
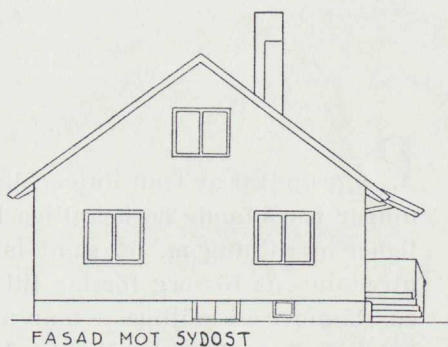
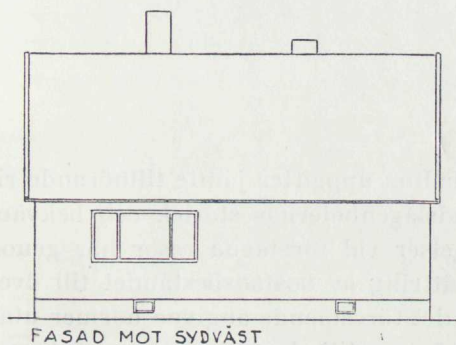
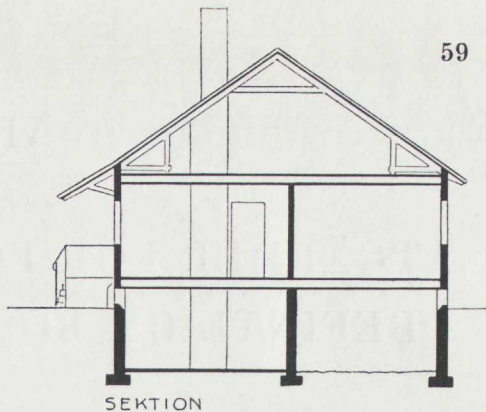


KÄLLARPLAN



Typ III (forts.)



Typ IV**Enfamiljshus****3 rum och kök****Beräknad byggnadskostnad****39 000 kronor.**

VI

ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRING AV BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND

På grundval av från linjebefälet erhållna uppgifter jämte tillhörande ritningar beträffande de befintliga bostadslägenheternas storlek och bekvämlighetsutrustning m. m. samt iakttagelser vid företagna resor har genom utredningens försorg förslag till förbättring av bostadsbeståndet till överensstämmelse i möjligaste mån med i det förestående angivna normer utarbetats och kostnadsberäknats. Med hänsyn till de avsevärda variationer, som äro för handen i fråga om lägenhetstyper och bostädernas beskaffenhet, har det därvid visat sig nödvändigt att upprätta dylikt förslag och kostnadsberäkning för varje särskild lägenhet och byggnad, som ansetts böra bliva föremål för åtgärder i angivet syfte. Av såväl byggnadstekniska som ekonomiska skäl hava förslagen icke alltid kunnat helt anpassas efter de föreslagna normerna, gällande detta främst lägenhetsarealen, som i åtskilliga fall ansetts böra godtagas i oförändrad storlek, trots att densamma är mindre än vad som i normerna angivits. Vad gäller bostadsbekvämligheter av olika slag har utredningen däremot eftersträvat att i största möjliga utsträckning åstadkomma en likformig utrustning. Då utredningsarbetet icke avsett en detaljerad projektering av behövligen arbeten under hänsynstagande till skilda lokala förhållanden, hava förslagen begränsats till preliminära skisser, varför även kostnadsberäkningarna måste betraktas såsom approximativa. Härav följer också, att utredningens förslag icke är att betrakta som en slutgiltig lösning för varje enskild bostadslägenhet. Det förutsattes fastmer, att frågan om erforderliga åtgärder i varje särskilt fall kommer att prövas med hänsyn till de lokala förhållanden och andra omständigheter, som vid tiden för respektive arbetens utförande kunna vara av betydelse. De avvikelser från utredningens förslag, som inom ramen av förordade normer komma att visa sig motiverade, torde emellertid icke

medföra någon större förskjutning av den beräknade kostnaden för förbättring av bostadsbeståndet i dess helhet.

Vid utarbetandet av här ifrågavarande förslag har utredningen i första hand haft att bedöma, ej blott huruvida respektive bostadslägenheter kunna beräknas bli för tjänstebostadsändamål behöfliga, utan även om dessa med hänsyn till belägenhet och nuvarande beskaffenhet lämpligen böra bli föremål för ombyggnad och modernisering. I flera fall hava byggnaderna ett läge, som numera icke kan betraktas såsom godtagbart med hänsyn exempelvis till gällande föreskrifter angående fri sikt vid vägkorsningar, otillräckligt avstånd från starkt trafikerade järnvägsspår eller ock en alltför isolerad belägenhet vid linjesträckor. Det har vidare framgått, att en del byggnader äro av så bristfällig beskaffenhet med avseende på grunder och bjälklag m. m. att de av ekonomiska skäl icke lämpligen kunna föreslås till modernisering.

Under tiden för utredningsarbetets bedrivande hava ombyggnads- och moderniseringsarbeten i bostäder i viss omfattning beslutats av järnvägsstyrelsen eller linjemyndighet. Såvitt angår arbeten, som beslutats före den 1 januari 1948 har utredningen, i den mån kännedom om besluten erhållits, tagit hänsyn härtill vid upprättandet av sina förslag.

Det av utredningen samlade och bearbetade utredningsmaterialet kommer att överlämnas till järnvägsstyrelsen för att kunna utnyttjas vid den fortsatta planläggningen av omhandlade förbättringsarbeten.

I en till betänkandet fogad sammanställning, bilaga 2, har för respektive bansektioner summariskt angivits, dels omfattningen av de mera väsentliga förbättringsarbeten, som anses böra komma till utförande i befintliga bostadslägenheter, dels i vilken utsträckning befintliga bostäder anses böra ersättas med nya sådana, dels ock — med uppdelning på olika angelägenhetsgrader — de beräknade kostnaderna för angivna byggnads- och moderniseringsarbeten och de smärre förbättringsarbeten i övrigt, som ej blivit i sammanställningen specificerade. Av sammanställningen framgår vidare det antal bostadslägenheter, som av skilda anledningar icke anses böra bli föremål för några åtgärder i förevarande syfte.

Utöver de allmänna riktlinjer, som här ovan angivits, lämnas i det följande en mera detaljerad redogörelse för utredningens förslag.

A. Obehöfliga bostäder.

Såsom tidigare under avd. IV »Behovet av tjänstebostäder» framhållits, förefinnes vid en del platser ett visst överskott av bostäder. På grundval av från vederbörande linjebefäl erhållna uppgifter angående bostadslägenheter, som numera icke erfordras för banbevaknings- eller annan tjänstemannapersonal, har i kolumn 4 i sammanställningen angivits det antal

bostadslägenheter, vilka kunna betraktas såsom obehövliga, och vilka på grund därav icke medtagits bland bostäder, som anses böra bli föremål för förbättringsarbeten.

Utredningen har icke ansett sig böra närmare ingå på frågan om vilka åtgärder, som lämpligen böra föreslås beträffande dessa såsom obehövliga anmälda bostadslägenheter, och som till största del utgöras av inom linjesträckor belägna banvaktsstugor. I vissa fall torde försäljning lämpligen kunna ske, antingen med tillhörande markområde eller ock för rivning och bortflyttning. I ej oväsentlig utsträckning äro nämnda banvaktsstugor uthyrda till vid statens järnvägar anställda banarbetare. I sådana fall vore måhända en modernisering jämväl av dessa bostäder motiverad. Frågan härom, som bl. a. är beroende av i vad mån en mera permanent uthyrning kan påräknas (tjänstebostadstvång föreligger härvid icke), anses emellertid böra bli föremål för behandling i annat sammanhang.

B. Bostäder med tillfredsställande standard.

Under denna rubrik hava upptagits bostadslägenheter, som med hänsyn till förefintlig bekvämlighetsutrustning m. m. icke ansetts böra i nu förevarande sammanhang föreslås till förbättring, och detta även om de i någon mindre detalj, såsom exempelvis köksinredning m. m., icke helt uppfylla i det föregående angivna normer.

C. Bostäder i övrigt, som lämnas utan åtgärd.

Vid utarbetandet av förslagen till förbättringsåtgärder har iakttagits, att endast bostad, som kan påräknas komma att mera permanent disponeras för tjänstebostadsändamål, ansetts böra bli föremål för erforderlig modernisering. I följd härav har ett antal bostäder ansetts böra tillsvidare bibehållas i oförändrat skick (frånsett behövliga underhållsarbeten). Som exempel härå kunna bl. a. nämnas: i överliggningshus och uthusbyggnader inrymda bostäder av mer eller mindre provisorisk karaktär; sådana i stationshusens bottenvåning belägna lägenheter, vilka kunna tänkas bli behövliga för utvidgning av tjänstelokalerna eller för trafikanterna avsedda anordningar; samt bostäder i byggnader med sådant läge, att de vid planerad dubbelspårsanläggning eller andra utvidgningsarbeten måste flyttas eller ock ersättas med nya. (Erforderlig förbättring förutsättes komma att ske i samband med flyttningen.) Hit hava även hänförts bostäder i byggnader, som äro av den beskaffenhet, att en mera genomgripande ombyggnad och modernisering icke kan anses ekonomiskt försvarbar, och som med hänsyn till desammas belägenhet i större samhällen med fri hyresmarknad icke ansetts böra föreslås till ersättande med nya bostäder; ävensom ett

antal som självständiga lägenheter redovisade enkelrum (oftast belägna i vindsvåning), vilka av olika skäl ej ansetts böra påkostas modernisering.

D. Vid ombyggnadsarbeten bortfallande bostäder.

Under denna rubrik hava sådana bostäder redovisats, som vid sammanslagning av mindre lägenheter eller genom andra ombyggnadsarbeten bortfalla, men som med hänsyn till bostadstillgången på respektive platser ändå icke ansetts behöva ersättas med nya bostadslägenheter.

E. Ersättande av befintliga bostadslägenheter med nya sådana.

I direktiven för utredningsarbetet har bl. a. uttalats, att det borde prövas, om det icke i vissa fall kunde vara ändamålsenligt att slopa äldre bostäder och ersätta dem med seriebyggda eller s. k. monteringsfärdiga hus. Utredningen, som prövat denna fråga från olika synpunkter, har emellertid, utgående från nuvarande förhållanden i fråga om byggnadssätt och kostnader, kommit till den uppfattningen, att ombyggnad och modernisering av befintliga bostäder, där så lämpligen kan ske, i första hand bör komma i fråga. Utredningen är medveten om att kostnaderna för behövlige ombyggnadsarbeten ofta uppgå till belopp, som te sig onormalt höga i jämförelse med vad en helt ny bostad av motsvarande storleksordning skulle betinga. Det har sålunda visat sig, att kostnaden för exempelvis utvidgning av banvaktsstuga om 1 rum och kök till 2 rum och kök jämte samtidig modernisering av bostaden med endast 15 å 20 % understiger kostnaden för en ny banvaktsstuga av sistnämnda storlek. Då nämnda kostnadsdifferens motsvarar ett belopp av 5 å 6 000 kronor, och det i allmänhet icke torde vara möjligt att vid en eventuell försäljning av den gamla stugan (varvid oftast förutsättes rivning och bortflyttning) erhålla en köpeskilling, som till mer än någon del täcker nämnda summa, synes det dock vara ur ekonomisk synpunkt riktigt att utföra tillbyggnad och modernisering, under förutsättning att den härigenom erhållna bostaden kvalitativt mäter sig med en nybyggnad. Vad gäller sistnämnda spörsmål vill utredningen framhålla, att byggnadsstommen i de äldre banvaktsstugorna oftast utgöres av så högvärdigt material (bl. a. ej sällan timmerväggar), att detta trots stugornas relativt höga ålder alltjämt får anses vara av lika hög eller t. o. m. högre kvalitet än det material, som nu tillhandahålles i exempelvis de monteringsfärdiga husen. Även i materialbesparande syfte anses om- och tillbyggnadsarbeten vara att förordas framför nybyggnad. Vad gäller förbättringsarbeten, som kunna utföras inom ramen av befintlig byggnadsstomme, blir givetvis differensen i kostnad för ombyggnad respektive nybyggnad av bostadslägenhet väsentligt större än vad här ovan angivits.

I anslutning till det anförda har utredningen funnit sig böra föreslå befintlig bostads ersättning med nybyggnad, endast där bostaden befunnits vara av så dålig beskaffenhet, att ombyggnad och modernisering ej kan anses ekonomiskt riktig, eller där belägenheten ej är godtagbar, och flyttning av byggnaden ej heller lämpligen kan ifrågakomma. Vidare hava ersättningsbostäder föreslagits för de banvaktsstugor på linjen, vilkas innehavare enligt av linjebefälet lämnade uppgifter ansetts kunna placeras i eller invid samhälle (jämför uttalande å sid. 40), varvid utredningen dock som regel räknat med att endast stugor om 1 rum och kök skola av ifrågavarande anledning ersättas med nybyggnad på annan plats. Slutligen hava nybyggnader föreslagits som ersättning för sådana bostäder som bortfalla vid sammanslagning av lägenheter, och som alltjämt äro behöfvliga.

Utredningen anser sig likväl i detta sammanhang böra framhålla, att det måhända icke är uteslutet att framdeles sådana ändrade förhållanden i fråga om byggnadssätt och prisläge kunna komma att inträda, att ersättning av befintliga bostäder med nybyggnad kan finnas motiverad i större utsträckning än som nu föreslagits.

De föreslagna nya bostäderna hava med avseende på storlek och bekvämlighetsutrustning m. m. förutsatts komma att utföras i överensstämmelse med de av utredningen förordade normerna.

F. Utvidgning av ettrumslägenheter till 2 rum och kök.

I anslutning till vad som tidigare anförts angående storleken av normalbostad för befattningshavare i de lägre lönegraderna har utredningen utgått ifrån, att befintliga bostäder om 1 rum och kök som regel skola, under förutsättning att desamma beräknas bliva för tjänstebostadsändamål behöfvliga, utökas till 2 rum och kök. Såvitt angår enfamiljshus med 1 rum och kök (oftast banvaktsstugor) har utredningen också under angiven förutsättning i allmänhet räknat med erforderlig tillbyggnad för erhållande av tvårumslägenhet, därest icke av i det förestående angivna skäl nybyggnad i stället ansetts böra ifrågakomma. I undantagsfall har det nya rummet ansetts kunna inredas på befintlig vind, där så med hänsyn till takhöjd och utrymme i övrigt kan ske. Där på vissa platser ettrumslägenhet är avsedd enbart för kvinnlig platsvakt, har utvidgning till 2 rum och kök icke ansetts behöfvlig. Erforderlig modernisering av sådan bostad har dock förutsatts. Tillbyggnad med ytterligare ett rum har i några fall måst föreslås även i fråga om byggnad, som innehåller 2 rum och kök, men vilkens areal är otillräcklig för erhållande av en tillfredsställande tvårumslägenhet. Vad gäller flerfamiljshus har det i vissa fall av såväl byggnadstekniska som ekonomiska skäl visat sig mest ändamålsenligt att bibehålla lägenhet om 1 rum och kök eller ock att sammanslå tvenne ettrumslägenheter till 3 rum

och kök, dock huvudsakligast på platser med ett flertal bostäder och relativt stor personalstyrka, där en differentiering av bostäderna med avseende på storleksordning ansetts vara lämplig.

I detta sammanhang må jämväl framhållas, att de lägenheter med en storlek av 5 rum och kök och därutöver, vilka ansetts onödigt stora, i allmänhet föreslagits minskade, där så lämpligen kunnat ske. Ej sällan blir för övrigt en begränsning av rumsantalet en följd av att någon del av lägenheten måste tagas i anspråk för badrum och andra vid modernisering tillkommande utrymmen.

G. Bostädernas utrustning med bekvämligheter m. m.

1. Vatten- och avloppsledningar samt hydroforanläggning.

Såsom framgår av lämnad redogörelse beträffande det befintliga bostadsbeståndet äro vatten- och avloppsledningar numera installerade i ett stort antal bostadslägenheter. På grund härav har utredningen endast i relativt begränsad omfattning behövt föreslå anordnandet av sådan bekvämlighet. I avsevärd utsträckning äro emellertid befintliga vattenledningsanläggningar avsedda för vattenuppföring medelst handpump. Då en dylik anordning icke kan anses motsvara nutida krav på bekvämlighet och ej heller är tillfredsställande vid anordnande av vattenklosett, anses anläggningarna i fråga böra kompletteras med elektrisk motorpump i samband med hydrofor. Ehuru i några fall svårigheter med avseende på tillgången till erforderlig elektrisk energi torde vara för handen, har utredningen ändock ansett sig böra genomgående räkna med anordnande av hydrofor för elektrodrift. Utredningen har likaledes räknat med att de föreslagna *nya* vattenledningsanläggningarna få samma utrustning, då anslutning till vattenledningsnät i allmänhet icke torde kunna erhållas på ifrågakommande platser. Det i kol. 12 i sammanställningen angivna antalet hydroforanläggningar inkluderar dock icke sistnämnda anläggningar.

2. Tvättstuga.

I de av utredningen förordade normerna för tjänstebostads belägenhet, storlek och utrustning m. m. har bl. a. angivits, att varje bostadslägenhet bör äga tillgång till tvättstuga, helst förlagd i byggnadens källarvåning. I anslutning härtill har, där tillbyggnad av bostadshus för erhållande av ytterligare bostadsrum föreslagits, jämväl räknats med anordnande av tvättstuga i tillbyggnadens grund, även om lägenheten förut ägt tillgång till fristående sådan. Om bostadslägenhet uppgivits sakna tillgång till tvättstuga, har anordnande av fristående tvättstuga föreslagits, försåvitt ej utrymme härför kunnat erhållas i källarvåning. I förslagen till nya tvättstugor har

jämväl inberäknats anordnande av erforderliga vatten- och avloppsledningar, kokgryta och sköljbassäng samt diverse utrustningdetaljer i övrigt.

För platser med ett bostadsbestånd av 20 lägenheter eller därutöver har vidare föreslagits en eller flera för gemensamt bruk avsedda maskintvättstugor i kombination med tork- och mangelrum och försedda med den maskinella utrustning, som numera är vanlig i dylika fall. I allmänhet avses maskintvättstugorna komma att inredas i källarvåningen av lämpligt belägna bostadshus. För en plats med mycket stort bostadsbestånd, nämligen Kiruna, föreslås anordnande av central tvättinrättning med modern maskinell utrustning, där tvättning bör kunna utföras antingen av bostadsinnehavarna själva eller ock av för ändamålet anställd personal mot särskild ersättning.

3. Värmeledning.

Vid bedömande av huruvida erforderlig värmeledningsanläggning för bostäder, som sakna sådan, lämpligen bör utföras såsom centralvärmeledning eller våningsvärmeledning har utredningen följt de principer, som i detta hänseende angivits i de föreslagna normerna för tjänstebostads belägenhet, storlek och utrustning m. m. Sålunda har centralvärmeledning föreslagits, där utrymme för värmepanna kan erhållas antingen i befintlig eller genom tillbyggnad eller utgrävning utvunnen källarvåning, eller ock i resgodsrums eller liknande utrymme i stationshus, under det att i övriga lägenheter våningsvärmeledning förutsättes komma att anordnas. På platser med större bostadsbestånd har — närmast i syfte att reducera kostnaderna för värmeanläggningarnas skötsel — föreslagits gemensamma värmecentraler för grupper av bostadshus med härför lämplig belägenhet.

I ett antal bostadslägenheter finnes våningsvärmeledning av äldre typ, med radiatorerna placerade vid innervägg så nära värmekällan som möjligt. Då dylika anläggningar i allmänhet icke tillgodose kravet på en fullgod uppvärmning av lägenheten, hava desamma, där så av utrymmeshänsyn m. m. är möjligt, föreslagits ersatta med centralvärmeledning.

I samtliga fall avses värmeledningsanläggningarna kombinerade med varmvattenberedare för tillhandahållande av varmvatten till kök, badkar och tvättställ. Därjämte hava befintliga värmeledningsanläggningar i behövlig omfattning föreslagits kompletterade med anordningar för varmvattenberedning.

4. Badrum.

Vid utarbetandet av förslagen till bostädernas modernisering har i fråga om badrum beaktats, att detta så vitt möjligt skall vara beläget inom lägen-

hetsutrymmet. I betydande utsträckning äro emellertid lägenheterna av den begränsade areal, att plats för badrum icke finnes inom befintligt utrymme. Där byggnad är försedd med källarvåning av tillräcklig storlek och med inomhusförbindelse från bostadslägenheterna har i sådana fall ett eller flera badrum (beroende av antalet lägenheter) föreslagits anordnade i källarvåning. I åtskilliga fall saknas dock även för ändamålet lämpat källarutrymme, varvid badrum endast kan åstadkommas genom en mindre tillbyggnad. Kostnaden för erhållande av badrum blir härvid relativt hög. Då det enligt utredningens mening är av vikt, att bostadsbeståndet blir i möjligaste mån likvärdigt, i vad gäller bekvämlighetsutrustning, har utredningen likväl ansett sig i de flesta fall böra föreslå en dylik lösning, och detta så mycket mer som tillbyggnaden i regel även samtidigt tillgodoser ett förefintligt behov av ökade tambur- och garderobsutrymmen.

5. V a t t e n k l o s e t t.

Med enstaka undantag har det visat sig möjligt att erhålla erforderligt utrymme för vattenklosett inom respektive lägenheter (i förekommande fall i den för badrum m. m. avsedda tillbyggnaden). I ett fåtal byggnader, där detta ej låter sig göra, har vattenklosett föreslagits i källarvåning.

Anordnande av vattenklosett är, såsom tidigare framhållits, beroende av möjligheten att till rimliga kostnader erhålla tillfredsställande avloppsförhållanden. I det uppgiftsmaterial, som stått till utredningens förfogande, har ock i åtskilliga fall anmärkts, att svårighet föreligger att erhålla tillfredsställande avlopp för vattenklosett. Utredningen har dock ansett sig böra genomgående föreslå anordnandet av vattenklosett, där sådan saknas, varvid jämväl räknats med anordnande av erforderlig reningsbrunn, där anslutning till befintlig avloppsledning icke beräknas kunna ske.

6. M a t k ä l l a r e.

Såsom tidigare antytts, saknas källarutrymmen i ett avsevärt antal av de byggnader, vari bostadslägenheter äro inrymda. Vanligen finnes i sådana fall matkällare i fristående jordkällare. Även om dessa i allmänhet erbjuda goda förvaringsplatser för livsmedel, kunna de enligt utredningens mening icke anses tillfredsställa nutida anspråk, i synnerhet som de ofta äro belägna på betydande avstånd från respektive bostäder och i vissa fall så, att tillträde till källaren måste ske över trafikerade järnvägsspår. Ej heller kan under byggnaden befintlig källare, till vilken tillträde endast kan ske direkt utifrån (i allmänhet med s. k. källarlucka över trappan) betraktas såsom tillfredsställande.

Utgrävning av källarutrymme under befintlig byggnad enbart för erhållande av matkällare kan av kostnadsskäl icke gärna komma i fråga. Där emot har utredningen förutsatt, att där tillbyggnad av bostadshus måste

ske för erhållande av ytterligare bostadsrum eller andra utrymmen, matkällare med inomhusförbindelse från bostadslägenhet skall anordnas i tillbyggnadens grund, under förutsättning att tillbyggnadens storlek det medger. I en del byggnader har det visat sig möjligt att genom smärre ändringsarbeten åstadkomma invändig förbindelse till befintlig matkällare, där sådan förbindelse nu saknas. Beträffande bostäder, för vilka tillfredsställande matkällare icke ansetts kunna åstadkommas, hänvisas till vad här nedan anföres under »kylskåp».

7. Kylskåp.

Kylskåp för elektrisk drift hava föreslagits för de bostadslägenheter, vilka sakna tillfredsställande matkällare, och där sådan av kostnadsskäl ej heller ansetts kunna åstadkommas. Frågan om anordnande av kylskåp är givetvis i varje särskilt fall beroende av möjligheten att erhålla för driften erforderlig elektrisk energi till rimlig kostnad. Utredningen, som vid utarbetandet av nu föreliggande förslag icke ägt möjlighet att taga hänsyn till olika lokala förhållanden i nämnda hänseende, har emellertid undantagslöst räknat med anordnande av kylskåp under ovan angivna förutsättningar.

8. Övriga förbättringsarbeten i bostäderna.

Utöver de anordningar, som berörts i det föregående, och vilkas omfattning angivits i den återopade sammanställningen, inkluderas i utredningens förslag (och kostnadsberäkning) jämväl sådana mindre förbättringsarbeten som utökning av tambur- och garderobsutrymmen, komplettering av köksinredning, inläggning av linoleummattor i kök och tambur, där så erfordras, ävensom utbyte i behövlig omfattning av äldre s. k. insättningsfönster mot fönster med kopplade bågar. Arbeten av nu angivna slag hava dock icke upptagits för lägenheter, där ej mera omfattande förbättringsarbeten i övrigt, såsom exempelvis anordnande av värmeledning, badrum, vattenklosett etc., ansetts behöva föreslås. I sådana lägenheter erforderliga mindre kompletteringsarbeten förutsättas komma till utförande i samband med det löpande underhållet av bostadslägenheterna.

Med avseende på elektrisk belysningsinstallation har i förslagen inräknats de kompletteringar härav, som bliva en följd av föreslagna förbättringsarbeten, liksom även erforderliga installationer i helt nya byggnader, och detta även om för några platser uppgivits, att elektrisk belysning för närvarande saknas. Utredningen har därvid utgått ifrån att elektrisk belysning kommer att — helt oberoende av de förbättringsarbeten, som av utredningen nu föreslås — anordnas vid dessa platser, så snart förutsättningar härför föreligga.

Utredningen har icke ansett sig böra föreslå installation av elektriska

spisar i samband med föreslagna moderniseringsarbeten i övrigt. Det förutsattes emellertid, att frågan härom kommer att i varje särskilt fall prövas med hänsyn till de lokala möjligheterna i detta hänseende.

9. Vissa utomhusanordningar.

Enär tillgängliga uppgifter icke möjliggjort ett bedömande av i vilken omfattning behov förefinnes av sådana utomhusanordningar, som angivits i de av utredningen förordade »normerna», hava dylika anordningar icke kunnat medtagas i de för respektive bostadslägenheter utarbetade förslagen till åtgärder. Då förbättringar även i detta avseende äro av behovet påkallade, har utredningen emellertid ansett sig böra för detta ändamål i kostnadsberäkningen upptaga vissa approximativa kollektivbelopp.

Vad gäller planteringsanläggningar vid bostäder hava de anslagsmedel som härför stått till förfogande, icke varit tillräckliga för sådana anläggningars utförande i den utsträckning, som varit önskvärd och behövlig. Utredningen, som finner skäl föreligga att i nu förevarande sammanhang föreslå åtgärder till ökad omfattning av hithörande arbeten, har efter samråd med statens järnvägars trädgårdsdirektör i kostnadsberäkningen upptagit särskilt belopp för ifrågavarande ändamål.

Lekplatser för barn torde för närvarande icke vara anordnade annat än i enstaka undantagsfall. Enär på åtskilliga platser ett större antal familjebostäder med sådan belägenhet finnes, att lekplats lämpligen bör komma till utförande, har utredningen — likaledes efter samråd med trädgårdsdirektören — även för detta ändamål ansett sig böra beräkna visst kollektivbelopp, varvid antalet lekplatser uppskattats till 50 à 60 st. Beloppet ingår i den i kostnadssammanställningen (se sid. 80) under rubriken »vissa övriga utomhusanordningar» angivna summan, som även avser erforderlig förbättring eller komplettering av tillfartsvägar, cykelställ m. m.

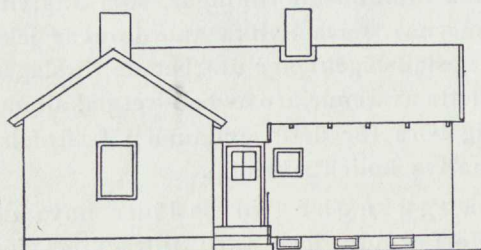
Slutligen har det ansetts behövt att upptaga kollektivkostnad för utvändiga vatten- och avloppsledningar, då de för respektive lägenheter beräknade kostnaderna, i vad desamma avse de sanitära anordningarna, endast inkludera inomhusledningar samt i förekommande fall erforderlig reningsbrunn och ledning till denna.

H. Exempel på ombyggnad och modernisering av vissa bostadstyper.

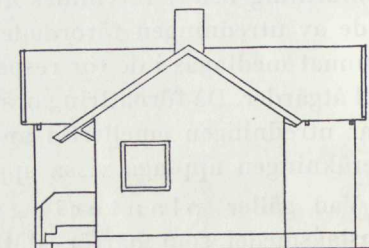
För närmare åskådliggörande av på vad sätt förbättring av bostäderna lämpligen anses böra komma till utförande lämnas i det följande några med ritningar belysta exempel på ombyggnad och modernisering av mera allmänt förekommande bostadstyper.

I. Tillbyggnad av äldre banvaksstuga om 1 rum och kök för erhållande av 2 rum och kök och i samband därmed anordnande av vatten- och avloppsledningar, tvättstuga, centralvärmeledning, badrum, vattenklosett, tambur och matkällare; utökning av garderobsutrymmen samt komplettering av köksinredning m. m.

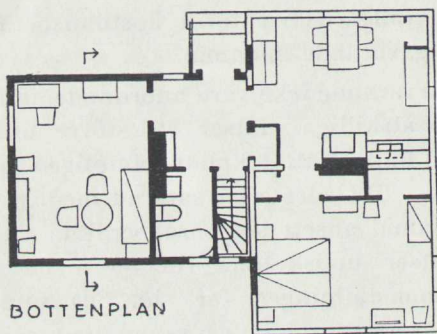
Beräknad kostnad 26 000 kronor.



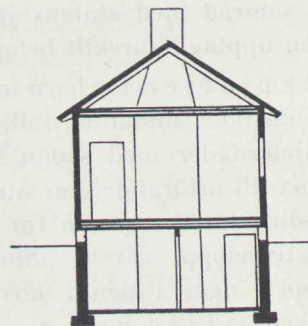
FASAD MOT NORR



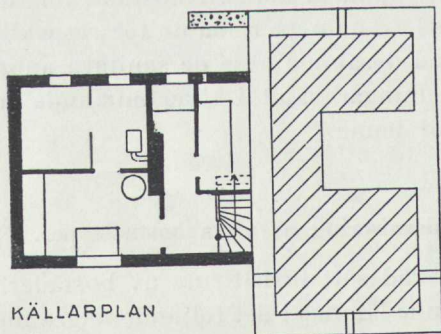
FASAD MOT VÄSTER



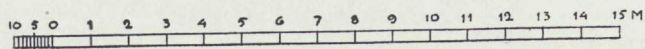
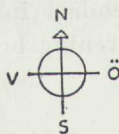
BOTTENPLAN



SEKTION

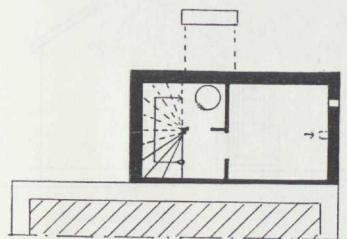


KÄLLARPLAN

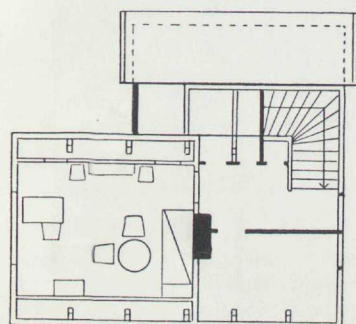
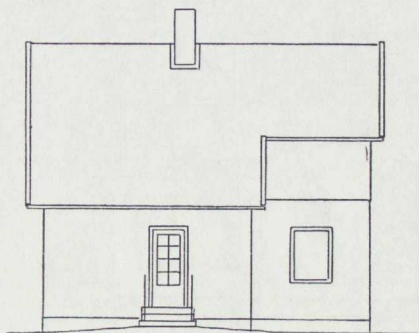


II. Mindre tillbyggnad av tidigare påbyggd banvaktsstuga, innehållande 2 rum och kök (varav ett vindsrum), samt anordnande av vatten- och avloppsledningar, våningsvärmeledning, badrum, vattenklosett, tambur och matkällare; utökning av garderobsutrymmen samt komplettering av köksinredning m. m.

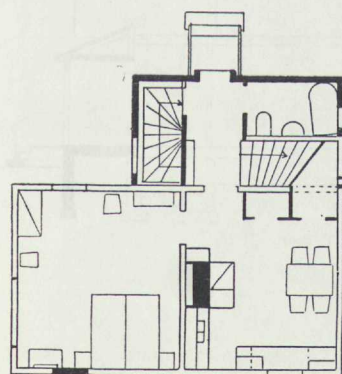
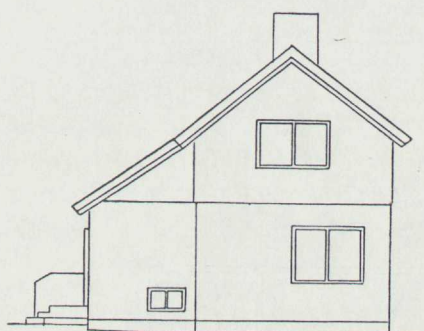
Beräknad kostnad 16 500 kronor, vartill i förekommande fall 2 500 kronor för fristående tvättstuga.



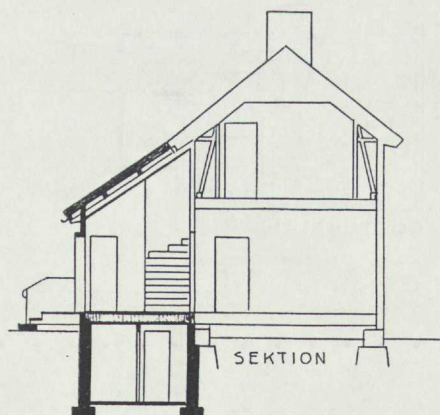
KÄLLARPLAN



ÖVRE PLAN

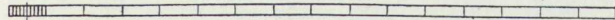


BOTTENPLAN



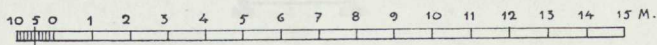
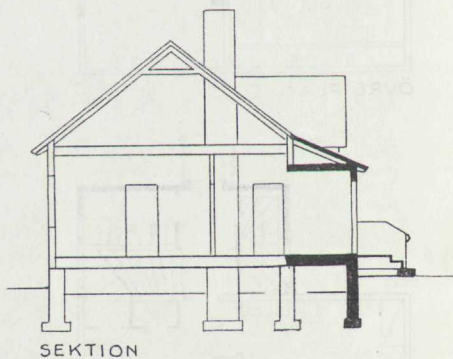
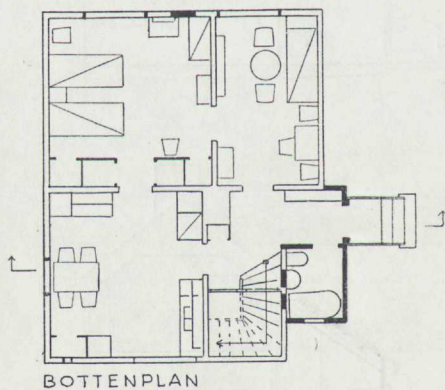
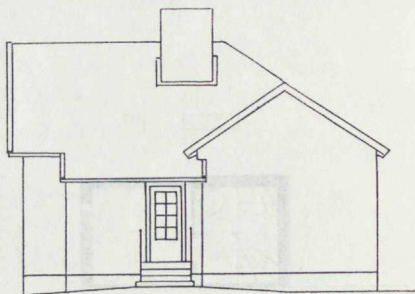
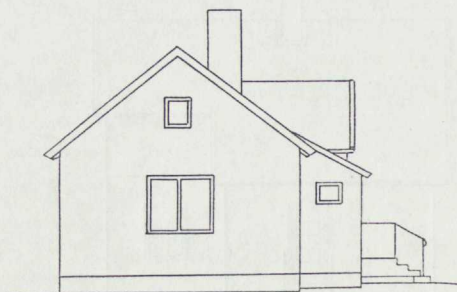
SEKTION

10 5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 M.



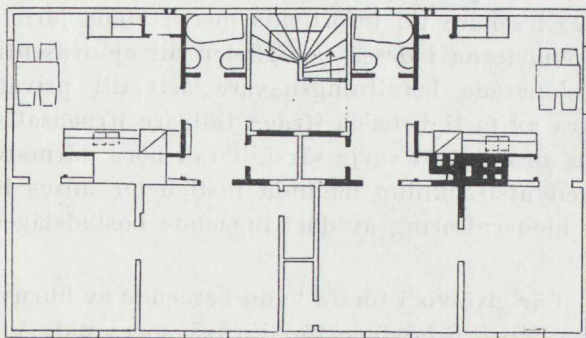
III. Mindre utökning av tidigare tillbyggd banvaktstuga, innehållande 2 rum och kök i ett våningsplan, samt anordnande av vatten- och avloppsledningar, våningsvärmeledning, badrum, vattenklosett och kylskåp samt komplettering av köksinredning m. m.

Beräknad kostnad 12 000 kronor, vartill i förekommande fall 2 500 kronor för fristående tvättstuga.

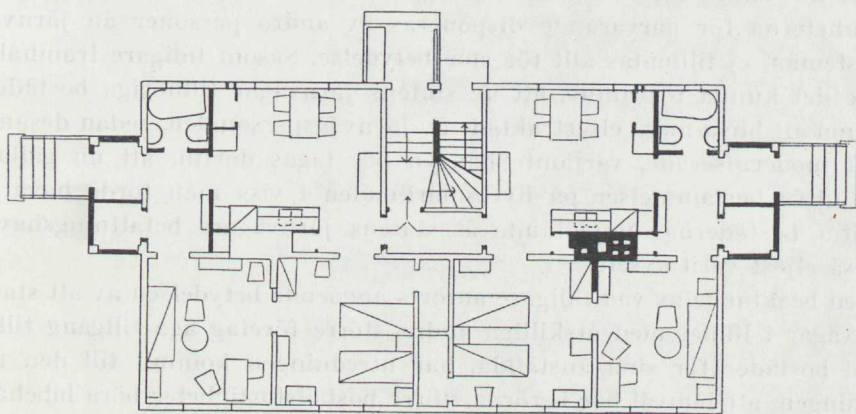


IV. Modernisering av bostäderna i bostadshus, innehållande 4 lägenheter om 2 rum och kök; anordnande av centralvärmeledning, badrum och vattenklosett samt komplettering av köksinredning m. m.

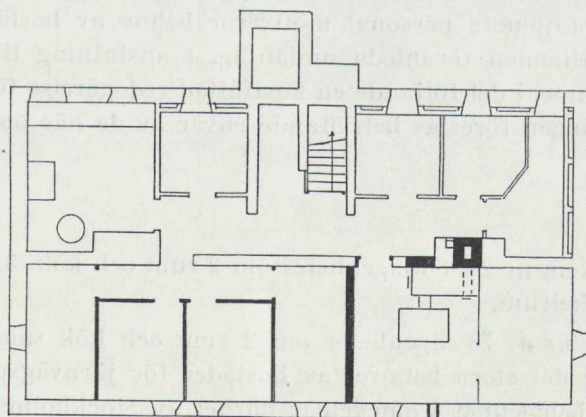
Beräknad kostnad 37 000 kronor.



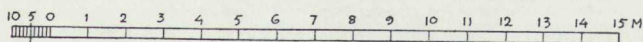
ÖVRE PLAN



BOTTENPLAN



KÄLLARPLAN



I. Förslag beträffande vissa större bostadsfastigheter.

Statens järnvägars bostadsbyggnader inrymma i allmänhet endast ett mindre antal bostadslägenheter. Undantag härifrån utgöra de på vissa platser belägna, av statens järnvägars änke- och pupillkassa uppförda bostadsfastigheter, vilka i senare tid införlivats med statens järnvägars bostadsbestånd. Då lägenheterna i dessa fastigheter till ej oväsentlig del äro uthyrda till pensionerade befattningshavare och till privatpersoner, och åtminstone några av fastigheterna ifråga tidigare ifrågasatts att försälgas, har utredningen ansett sig i varje särskilt fall böra närmare pröva, huruvida och i vilken utsträckning nämnda fastigheter anses böra bibehållas och erforderlig modernisering av däri ingående bostadslägenheter komma till utförande.

Detta spörsmål är givetvis i första hand beroende av huruvida bostäderna kunna beräknas bliva behöfliga för järnvägspersonal. Vid bedömandet härav får, enligt utredningens mening, det förhållandet, att en stor del av lägenheterna för närvarande disponeras av andra personer än järnvägstjänstemän, ej tillmätas allt för stor betydelse. Såsom tidigare framhållits, torde det kunna förväntas, att de statens järnvägar tillhöriga bostäderna komma att bliva mera eftertraktade av järnvägspersonalen, sedan desamma blivit moderniserade, varjämte hänsyn bör tagas därtill, att nu gällande restriktiva bestämmelser på hyresmarknaden i viss mån torde hava förhindrat bostädernas upplåtande åt statens järnvägars befattningshavare, där så eljest varit avsett.

Med beaktande av vad tidigare anförts angående betydelsen av att statens järnvägar i likhet med åtskilliga andra större företag äga tillgång till ett antal bostäder för sina anställda, har utredningen kommit till den uppfattningen, att jämväl här berörda större bostadsfastigheter böra bibehållas och lägenheterna i erforderlig utsträckning moderniseras, därest storleken av respektive stationers personal motiverar behov av bostäderna, och ej särskilda förhållanden föranleda undantag. I anslutning till förenämnda synpunkter lämnas i det följande en kortfattad redogörelse för de åtgärder, som av utredningen föreslås beträffande envar av de här omhandlade fastigheterna.

Stockholm.

Kv. Myrstacken, nr 24. 86 lägenheter om 2 rum och kök, 3 om 3 rum och kök samt 3 enkelrum.

Kv. Kannan, nr 1. 78 lägenheter om 2 rum och kök samt 2 enkelrum.

På grund av det stora behovet av bostäder för järnvägspersonalen och fastigheternas belägenhet i omedelbar närhet av Stockholms norra station anses desamma böra bibehållas och lägenheterna moderniseras med cen-

tralvärmeledning och badrum m. m., varjämte maskintvättstugor anordnas. Beräknad kostnad för kv. Myrstacken 910 000 kronor och för kv. Kannan 800 000 kronor; tillsammans 1 710 000 kronor.

Kv. Stadens dike, nr 5. 39 lägenheter om 1 rum och kök.

Då det är ovisst om fastigheten vid framtida förändring av bangården kan bibehållas i nuvarande läge, anses lägenheterna böra tills vidare lämnas utan åtgärd.

Norrköping.

Norra Promenaden nr 133. 1 lägenhet om 3 rum och kök, 2 om 4 rum och kök, 1 om 5 rum och kök samt 1 om 6 rum och kök.

Norra Promenaden nr 135. 18 lägenheter om 1 rum och kök.

Norra Promenaden nr 137. 15 lägenheter om 1 rum och kök samt 2 om 2 rum och kök.

Fastigheterna bibehållas med hänsyn bland annat till att stationens bostadsbestånd i övrigt endast omfattar två bostadslägenheter, avsedda för banmästare.

Lägenheterna i hus nr 133 äro moderniserade. Husen nr 135 och 137 ombyggas till 10 lägenheter om 2 rum och kök samt 2 om 3 rum och kök i vardera byggnaden. Lägenheterna moderniseras med centralvärmeledning och badrum m. m. Maskintvättstuga anordnas. Beräknad kostnad, sammanlagt 305 000 kronor.

Linköping.

Kv. Bromsaren, nr 1. 14 lägenheter om 1 rum och kök samt 2 om 2 rum och kök.

Kv. Bromsaren, nr 2. 33 lägenheter om 1 rum och kök, 2 om 2 rum och kök samt 3 om 5 rum och kök.

Fastigheterna bibehållas. Stationens bostadsbestånd i övrigt är begränsat till ett 10-tal lägenheter. Husen ombyggas till: 8 lägenheter om 1 rum och kök samt 6 om 2 rum och kök, respektive 4 om 1 rum och kök, 22 om 2 rum och kök samt 4 om 3 rum och kök. Lägenheterna moderniseras med centralvärmeledning och badrum m. m. Maskintvättstuga anordnas. Beräknad kostnad sammanlagt 516 200 kronor.

Mjölby.

Kv. Tuben, nr 1—4. 35 lägenheter om 2 rum och kök. Bostäderna, vilkas standard ansetts vara tillfredsställande, bibehållas. Maskintvättstuga anordnas för en beräknad kostnad av 25 000 kronor.

Krylbo.

Bostadshus nr 9 K och 9 L. 2 lägenheter om 1 rum och kök samt 20 om 2 rum och kök. Bostäderna bibehållas. Moderniseras med badrum m. m. Beräknad kostnad 110 800 kronor.

Göteborg.

Kv. Smaragden, nr 1. 72 lägenheter om 1 rum och kök, 12 om 2 rum och kök samt 2 om 3 rum och kök.

Fastigheten bibehålles med hänsyn bland annat till att andra tjänstebostäder icke finnas vid Göteborg C. Ombygges till: 10 lägenheter om 1 rum och kök, 48 om 2 rum och kök samt 6 om 3 rum och kök. Bostäderna moderniseras med centralvärmeledning, badrum och vattenklosett m. m. Maskintvättstuga anordnas. Beräknad kostnad 756 000 kronor.

Kristinehamn.

Kv. Bagaren, nr 7. 42 lägenheter om 2 rum och kök samt 6 om 3 rum och kök.

Bostäderna, vilkas standard ansetts vara tillfredsställande, bibehållas.

Karlstad.

Kv. Karlsvik, nr 1. 49 lägenheter om 1 rum och kök samt 10 lägenheter om 2 rum och kök.

Då tjänstebostadsbeståndet i övrigt omfattar ett fåtal lägenheter, bör fastigheten bibehållas. Ombygges till: 3 lägenheter om 1 rum och kök, 38 om 2 rum och kök samt 2 om 3 rum och kök. Moderniseras med centralvärmeledning och badrum m. m. Maskintvättstuga anordnas. Beräknad kostnad 525 000 kronor.

Skövde.

Kv. Mörkelyckan. 14 lägenheter om 1 rum och kök.

Fastigheten bibehålles med hänsyn till det ringa antalet tjänstebostäder i övrigt på stationen samt dess belägenhet omedelbart invid bangårdsområdet. Ombygges till 2 lägenheter om 1 rum och kök samt 8 om 2 rum och kök. Bostäderna moderniseras med centralvärmeledning, badrum och vattenklosett m. m. Beräknad kostnad 102 200 kronor.

Jönköping.

Kv. Jungmannen, nr 5. 40 lägenheter om 1 rum och kök, 6 om 2 rum och kök samt 2 om 3 rum och kök.

Fastigheten bibehålles, då stationens bostadsbestånd i övrigt endast omfattar ett mindre antal bostadslägenheter, av vilka några torde komma att slopas. Ombygges till: 13 lägenheter om 1 rum och kök, 15 om 2 rum och kök, 7 om 3 rum och kök samt 7 enkelrum. Bostäderna moderniseras med centralvärmeledning, vattenklosett och badrum (för vissa lägenheter i källarvåning). Maskintvättstuga anordnas. Beräknad kostnad 389 000 kronor.

Luleå.

Kv. Sillen, nr 5. 5 lägenheter om 2 rum och kök, 5 om 4 rum och kök, 4 om 5 rum och kök, 2 om 6 rum och kök samt 1 om 7 rum och kök.

Bostäderna, som äro försedda med nutida bekvämlighetsutrustning, bibehållas.

VII

UPPFÖRANDE AV NYA BOSTÄDER

Såsom tidigare under avd. IV, »Behovet av tjänstebostäder», framhållits, torde nyproduktion av bostäder i någon omfattning bli nödvändig för täckande av behovet av personalbostäder i orter, där detta behov icke kan tillgodoses av den privata hyresmarknaden. Av erhållna uppgifter har vidare framgått, att på vissa platser — huvudsakligen vid förstatligade privatbanor — tjänstebostad saknas även för sådana befattningshavare, banbevakningspersonal m. fl., vilka på grund av tjänstens art böra bebo sådan bostad. Enär utredningens uppdrag med avseende på nya bostäder endast omfattar utarbetandet av normaltyper härför samt i förekommande fall upprättande av förslag till äldre bostadslägenhets ersättande med nybyggnad, saknar utredningen anledning föreslå en bostadsproduktion, som avser utökning av det befintliga bostadsbeståndet. Då behov av ett ökat antal tjänstebostäder synbarligen förefinnes på en del platser, anser sig utredningen likväl böra uttala önskvärdheten av att, som skett under de två senaste budgetåren, särskilda anslagsmedel ställas till förfogande för täckande av detta behov.

Med avseende på normaltyper för nya bostäder hänvisar utredningen till avd. V, »Normer för tjänstebostads belägenhet, storlek och utrustning m. m.».

Uppförande av nya bostäder i ersättning för befintliga har, som förut angivits, ansetts av olika skäl böra föreslås i viss utsträckning. Dessa nybyggnader äro inkluderade i det förslag till åtgärder för förbättring av befintligt bostadsbestånd, för vilket redogörelse lämnats i avd. VI.

VIII

KOSTNADSBERÄKNINGAR

A. Tillämpade beräkningsgrunder.

På grund av det labila prisläge som varit rådande inom byggnadsbranschen under de senare åren, och som alltjämt är för handen, har det varit förenat med svårighet att åstadkomma en tillförlitlig grund för beräkning av kostnaderna för den förbättring av bostadsbeståndet, som av utredningen föreslås. Utredningen har emellertid utgått från de arbets- och materialpriser, som inom hithörande område kunde anses gällande under år 1946, och varom erforderliga uppgifter inhämtats, förutom från vederbörande järnvägsmyndigheter, även från olika leverantörer och entreprenörer. Oaktat bostadsbeståndets spridning över hela landet, har det icke ansetts behövt att fästa avseende vid de variationer i fråga om byggnadskostnaderna, som kunna förefinnas de olika orterna emellan. För samtliga föreslagna arbeten har sålunda tillämpats det enhetliga prisläge, som enligt utredningens uppfattning ansetts motsvara ett medelvärde för landet i dess helhet.

I anslutning till förestående har utredningen låtit verkställa en approximativ beräkning av kostnaden för de förbättringsåtgärder, som i varje särskilt fall ansetts vara erforderliga. Vid beräkning av kostnaden för respektive lägenheter hava — förutom de arbeten av olika slag, för vilka närmare redogörelse lämnats under avd. VI — jämväl medtagits sådana renoveringsarbeten av underhållskaraktär, vilka bliva en direkt följd av i lägenheten föreslagna förbättringsåtgärder, och som måste utföras i samband med dessa. Enär kostnaden för dessa kompletterande underhållsarbeten, målning och tapetsering m. m., i allmänhet bliva rätt obetydliga i förhållande till den beräknade kostnaden för arbetet i dess helhet, har utredningen icke funnit anledning att vidtaga uppdelning av kostnaderna, i vad desamma avse direkta förbättringar respektive till underhållsarbeten hänförliga kompletteringar.

B. Beräknade kostnader.

Den för varje fastighet beräknade kostnaden för ifrågakommande förbättringsåtgärder, så långt denna med ledning av förefintliga ritningar och eljest tillgängliga uppgifter kunnat fixeras, finnes angiven i det utredningsmaterial, som kommer att överlämnas till järnvägsstyrelsen. I den tidigare återopade, till betänkandet fogade sammanställningen, bil. 2, har med uppdelning på trenne olika angelägenhetsgrader (se vidare härom under avd. IX) angivits den beräknade totalkostnaden för varje bansektion eller annan i sammanställningen angiven enhet.

Kostnaden för bostädernas förbättring är givetvis i stort sett direkt avhängig av bostadsbeståndets nuvarande beskaffenhet. Då förhållandena i sistnämnda hänseende äro i hög grad varierande de olika sektionerna emellan, bliva även kostnaderna för behöfliga förbättringsåtgärder, beräknade i medeltal per lägenhet, väsentligt olika för de skilda bansektionerna. För närmare belysande härav har i tabell H sektionsvis angivits medelkostnaden per lägenhet, beräknad på grundval av det antal lägenheter, som beröras av föreslagna åtgärder. Tabellen angiver därjämte den beräknade totalkostnaden m. m. för varje bansektion.

Utöver de för respektive bostadslägenheter beräknade kostnaderna, vilka äro summariskt angivna i vidstående tablå har utredningen, som tidigare angivits, funnit skäl att beräkna kollektivbelopp för vissa utomhusanordningar, vilka icke kunnat inräknas i kostnaden för särskild byggnad eller lägenhet. De sålunda beräknade kollektivkostnaderna uppgå till följande belopp:

för planteringsanläggningar	2 500 000	kronor
» vissa övriga utomhusanordningar (lekplatser för barn, tillfartsvägar, cykelställ m. m.)	800 000	»
» utvändiga vatten- och avloppsledningar	1 200 000	»

Då de av utredningen föreslagna förbättringsarbetena till icke obetydlig del äro av den art och storleksordning, att utförandet av desamma kräver hel utrymning av berörda lägenheter, torde vidare viss kollektivkostnad böra beräknas för provisoriska bostadsanordningar under byggnadstiden. Utredningen har approximativt uppskattat denna kostnad till 500 000 kronor.

Den sammanlagda kostnaden för bostadsbeståndets förbättring i angiven omfattning uppgår sålunda enligt utredningens beräkningar till 116 300 000 kronor.

Tab. H. Beräknade kostnader.

Bansektion		Redovisat antal lägen- heter	Lägenheter som beröras av före- slagna åtgärder		Beräknad kostnad	
Nr	Huvudort		antal	% av redovisat antal	totalt	per lägenhet: kol. 6 kol. 4
1	2	3	4	5	6	7
1	Uppsala	334	254	76	4 191 700	16 503
2	Norrköping	500	326	65	4 040 600	12 394
3	Örebro	395	303	77	3 700 900	12 214
4	Stockholm	385	243	63	2 584 700	10 637
24	Stockholm	422	272	64	2 685 200	9 872
31	Västerås	532	407	77	7 104 500	17 456
5	Göteborg	262	194	74	2 584 200	13 321
6	Kristinehamn	319	201	63	2 864 200	14 250
7	Kristinehamn	219	182	83	2 425 800	13 329
8	Falköping	442	305	69	3 737 600	12 254
9	Göteborg	383	293	77	3 924 500	13 394
10	Malmö	271	206	76	2 380 300	11 555
11	Nässjö	373	286	77	3 658 700	12 793
12	Hälsingborg	395	323	82	4 476 600	13 859
28	Ystad	261	222	85	4 331 400	19 511
30	Kristianstad	127	106	83	2 083 900	19 659
13	Östersund	303	217	72	2 988 800	13 773
14	Sundsvall	424	326	77	4 490 400	13 774
15	Storvik	551	420	76	5 663 900	13 485
16	Orsa	206	162	79	2 082 200	12 853
17	Sollefteå	136	110	81	1 306 300	11 875
18	Luleå	248	172	69	1 885 600	10 963
19	Kiruna	511	432	85	5 631 000	13 035
20	Boden	243	183	75	1 755 600	9 593
21	Umeå	340	279	82	3 316 600	11 887
23	Storuman	176	98	56	986 200	10 063
25	Borås	258	177	69	2 623 200	14 820
26	Kalmar	158	113	72	1 780 000	15 752
27	Växjö	229	189	83	3 058 800	16 184
29	Karlshamn	205	169	82	2 445 200	14 469
32	Halmstad	198	174	88	2 749 700	15 803
	T. G. D. G.					
1	Borlänge	264	179	68	2 649 900	14 804
2	Filipstad	236	181	77	3 132 400	17 306
3	Göteborg	243	173	71	2 462 900	14 236
4	Gävle	274	174	64	2 371 800	13 631
Gotlands järnvägar		73	59	81	1 144 700	19 402
Summa:		10 896	8 110	74	111 300 000	13 724

Anm. Därest hela antalet redovisade lägenheter medräknas, motsvarar den sammanlagda totalkostnaden ett belopp av 10 215 kronor per lägenhet.

C. Åtgärder till nedbringande av kostnaderna.

Såsom framgår av de under avd. VI lämnade exemplen på föreslagna förbättringsarbeten för vissa, mera allmänt förekommande bostadstyper, bliva kostnaderna för föreslagna åtgärder relativt höga. Ej minst gäller detta de banvaktsstugor om 1 rum och kök, vilka för erhållande av en tillfredsställande tvårumslägenhet måste tillbyggas i plan. I det under avd. I återgivna uttalandet till statsrådsprotokollet av den 29 juni 1945 har föredragande departementschefen bl. a. erinrat om investeringsutredningens påpekande, att kostnaderna för förbättring av ett stort antal banvaktsboställen av järnvägsstyrelsen beräknats till 15 å 20 000 kronor för varje bostad och, i nordligaste Sverige, i ett flertal fall till icke mindre än 23 000 kronor, vilka belopp enligt investeringsutredningens mening framstode såsom oproportionerligt höga. På grund av den betydande prisstegring som sedermera inträtt, är en minskning av dessa kostnadsbelopp i nuvarande läge icke tänkbar, utan har fastmer en ej oväsentlig ökning av desamma måst beräknas. Kostnaden för tillbyggnad av banvaktsstuga om 1 rum och kök med ytterligare ett rum och i samband därmed modernisering av bostaden till överensstämmelse med numera vedertagen bostadsstandard har av utredningen — på grundval av 1946 års prisläge — beräknats till 26 000 kronor. Sistnämnda kostnad innefattar dock en något mera omfattande modernisering än den som motsvaras av de i statsrådsprotokollet anförda beloppen, enär kostnaderna för bl. a. sådana bekvämligheter som badrum med vattenklosett samt varmvattenanläggning icke torde vara inkluderade i dessa belopp. I byggnadstekniskt hänseende har i förevarande fall — liksom i fråga om övriga av utredningen föreslagna förbättringsarbeten — räknats med användning av de materialier och konstruktioner, som i allmänhet nyttjats vid statens järnvägar under senare år.

Vid bedömandet av skäligheten i fråga om förenämnda till synes höga kostnadsbelopp bör dock tagas i betraktande, dels att banvaktsstugorna oftast äro belägna inom linjesträckor på större eller mindre avstånd från samhällsbebyggelse, vilket förhållande med hänsyn till transportkostnader m. m. medför en viss fördyring såväl beträffande material som i fråga om arbetskraft, dels ock att arbetet i allmänhet avser sådana byggnader av hög ålder, där byggnadsstommen visserligen är god, men där all bekvämlighetsutrustning saknas, och vissa brister föreligga med avseende på värmeisolering i bjälklag och väggar m. m. Den lägenhet som vid den föreslagna tillbyggnaden och moderniseringen av en äldre banvaktsstuga erhålles, är därför enligt utredningens mening ur värdesynpunkt närmast att betrakta som en helt ny bostad. Hänsyn anses även böra tagas till att ursprungsvärdet för dessa gamla banvaktsstugor — liksom för ett flertal äldre bostadsbyggnader i övrigt — numera torde få anses vara helt avskrivet eller nedskrivet till ett relativt obetydligt belopp.

Givetvis är det emellertid av största vikt, att i den utsträckning som kan vara möjlig söka nedbringa kostnaderna för bostadsbeståndets förbättring, under förutsättning likväl, att detta icke sker på bekostnad av skälig byggnadsteknisk standard.

I de för utredningsarbetet meddelade direktiven har ifrågasatts, huruvida det icke i vissa fall kunde vara ändamålsenligt att slopa äldre bostäder och ersätta dem med seriebyggda eller s. k. monteringsfärdiga hus, varjämte, där ombyggnad befinnes vara den bästa lösningen, antytts möjligheten av att genom samtidiga beställningar av inredningsdetaljer och dylikt nedbringa kostnaderna.

Vad beträffar äldre byggnaders ersättande med monteringsfärdiga hus hänvisar utredningen till vad som härom anförts under avd. VI (sid. 63). Såvitt utredningen kunnat utröna, har erfarenheten givit vid handen, att uppförandet av s. k. monteringsfärdiga hus i allmänhet betingar lika hög kostnad som motsvarande byggnaders utförande utan användning av ett dylikt system. Utredningen har därför icke funnit skäl att föreslå en mera allmän övergång till systemet med monteringsfärdiga hus, även om det icke bör vara uteslutet att, där så av särskilda skäl befinnes ändamålsenligt, låta uppföra erforderlig nybyggnad med utnyttjande av detta byggnadssätt.

Däremot borde enligt utredningens åsikt en kostnadsbesparing vara möjlig att ernå genom en i möjligaste mån centraliserad anskaffning ej blott av vissa inredningsdetaljer utan även av annan erforderlig byggnadsmaterial. Ett sådant tillvägagångssätt förutsätter en noggrann planering och utformning av i byggnadsföretaget ingående konstruktionsdetaljer samt på grundval därav upprättade monteringsschema och fullständiga materialspecifikationer, vilka senare läggas till grund för en central upphandling i större skala genom statens järnvägars egen försorg. Arbetets utförande skulle därefter, efter prövning i varje särskilt fall av det mest ändamålsenliga sättet, antingen uppdragas åt särskild entreprenör efter infordrande av anbud i vanlig ordning eller ock utföras i statens järnvägars egen regi.

Det torde vidare icke vara uteslutet att åstadkomma en viss förenkling och rationalisering av byggnadsstommens konstruktion i syfte att uppnå mindre materialåtgång och därmed lägre kostnad än vad fallet kan vara vid användning av de hittills vanliga konstruktionerna, vilka som redan antytts, legat till grund för utredningens kostnadsberäkningar.

Då utredningen ansett det vara av intresse att utröna, i vad mån ett förfaringssätt som det här ifrågasatta kan finnas lämpligt och ekonomiskt fördelaktigt, har utredningen i skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen den 19 december 1947 föreslagit utförande i försökssyfte av dels ett nytt enfamiljshus (banvaktstuga) om 2 rum och kök, dels tillbyggnad och modernisering av befintlig banvaktstuga om 1 rum och kök med tillämpning av en förenklad byggnadskonstruktion samt materialanskaffning på grund-

val av utarbetade detaljspecifikationer. Järnvägsstyrelsen har, jämlikt protokoll av den 12 februari 1948, biträtt utredningens förslag i denna del samt beslutat om utförande av föreslagna provbyggnader, ävensom uppdragit åt särskild konstruktionsfirma att i samarbete med husbyggnadsavdelningen inom styrelsens bantekniska byrå utarbeta erforderliga konstruktionsdetaljer och upprätta materialspecifikationer jämte monteringsschema.

Enär arbetet med dessa provbyggnader icke fortskridit så långt, att någon erfarenhet om det ifrågasatta systemets lämplighet ur ekonomisk och byggnadsteknisk synpunkt vunnits, saknar utredningen möjlighet att göra något uttalande om eventuell kostnadsbesparing m. m., men förutsätter att frågan kommer att bli föremål för järnvägsstyrelsens särskilda studium.

Utredningen anser sig slutligen böra framhålla vikten av att erforderlig uppmärksamhet ägnas åt de nya byggnadsmaterial, som efter hand kunna komma i marknaden, då det synes kunna förutsättas, att användningen av sådana i stället för de hittills vanligen nyttjade kan innebära en viss minskning av byggnadskostnaden.

IX

PLAN FÖR FÖRBÄTTRINGSARBETENAS BEDRIVANDE

A. Angelägenhetsgrader.

Då det måste förutsättas, att genomförandet av föreslagna bostadsförbättringar kommer att kräva ett flertal år, har utredningen funnit lämpligt att gruppera desamma på trenne angelägenhetsgrader sålunda:

Angelägenhetsgrad I: Utvidgning av etrumslägenheter till 2 rum och kök och i samband därmed modernisering av desamma ävensom modernisering av lägenheter, vilka sakna vatten- och avloppsledningar.

Angelägenhetsgrad II: Modernisering av lägenheter, vilka sakna värmeledning, och som ej ingå i angelägenhetsgrad I.

Angelägenhetsgrad III: Kompletterande modernisering (badrum och vattenklosett m. m.) av övriga bostäder.

Utredningen förutsätter, att bostad, som beröres av föreslagna åtgärder, blir föremål för fullständig modernisering i ett sammanhang, i motsats till vad som hittills ofta tillämpats, då olika förbättringsarbeten i en och samma bostad kommit till utförande i olika etapper, vilket förfaringssätt icke blott medfört kostnadsfördyring utan även inneburit olägenhet för bostadsinnehavaren. Där bostad ingår i stationshus eller annan byggnad, som jämväl inrymmer tjänstelokaler m. m., synes det vidare vara av vikt, att bostadsförbättringen om möjligt utföres i samband med eventuellt behövlig förändring eller modernisering av övriga lokaler i byggnaden. I varje fall anses arbetena i bostaden böra planeras med hänsynstagande till behovet av ändringsarbeten i byggnadens övriga utrymmen.

I den i bilaga 2 intagna kostnadssammanställningen äro de beräknade kostnaderna fördelade per angelägenhetsgrad enligt här ovan angiven gruppering. Ehuru utredningen förutsatt, att de till angelägenhetsgrad I hörande arbetena, avseende förbättring av de sämst utrustade bostäderna, i första hand skola komma till utförande, torde dock en markerad avgräns-

ning av de till respektive grupper hörande arbetena icke alltid kunna i praktiken iakttagas. Sålunda kan det av bl. a. ekonomiska skäl vara ändamålsenligt att i ett sammanhang utföra ombyggnad och modernisering av samtliga eller i varje fall ett flertal lägenheter på en och samma plats, även om desamma skulle vara hänförliga till olika angelägenhetsgrader. Även i andra fall torde särskilda förhållanden understundom motivera arbetenas utförande i annan ordning än den, som betingas av angivna angelägenhetsgrader.

B. Tidsplan för arbetenas utförande.

Med hänsyn till den eftersläpning i fråga om bostadsbeståndets successiva förbättring, som odiskutabelt måste anses föreligga, är det enligt utredningens mening angeläget, att de nu föreslagna arbetena igångsättas snarast möjligt och bedrivs så, att desamma kunna vara slutförda inom en icke allt för lång tidsperiod. Utredningen vill sålunda förorda, att arbetet i möjligaste mån påbörjas redan under budgetåret 1949/1950, och att arbetsprogrammet i huvudsak fullbordas under en tid av högst 10 år.

Frågan om i vilken takt bostadsförbättringarna kunna bedrivs under denna tidsperiod, är självfallet i hög grad beroende av konjunkturutvecklingen och den därmed sammanhängande tillgången på byggnadsmaterial och arbetskraft.

Då de ifrågasatta åtgärderna till väsentlig del omfatta ändrings- och moderniseringsarbeten inom befintliga lägenhetsutrymmen, gäller materialbehovet icke närmast byggnadsvirke och tegel m. m. till stomkonstruktioner utan fastmer material för inredningsarbeten, värmelednings- och sanitära anläggningar samt målning och elektrisk installation. Tillgången på dylik material är för närvarande starkt begränsad. Såvitt utredningen kunnat utröna, föreligger dock grundad anledning antaga, att en successiv förbättring i detta avseende kommer att inträda under de närmaste åren.

Vad gäller erforderlig arbetskraft för arbetenas utförande under angiven tidsperiod har utredningen, som jämlikt meddelade direktiv härom samrätt med statens arbetsmarknadsstyrelse, funnit, att möjligheterna härutinnan äro ytterst svårbedömliga. Även inom detta område bör dock förhoppning kunna ställas på en lättnad i de nu rådande förhållandena, bl. a. med hänsyn till att en viss avmattning i fråga om den allmänna bostadsproduktionen efter hand kan komma att inträda. Då föreslagen förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd endast motsvarar en relativt ringa del av det nuvarande bostadsbyggandet inom landet, skulle en dylik avmattning vara av väsentlig betydelse för möjligheten att erhålla icke blott arbetskraft utan jämväl material till förstnämnda arbeten. Vid en eventuellt

inträdande lågkonjunktur kan det för övrigt visa sig ändamålsenligt att bedriva de nu aktuella förbättringsarbetena i hastigare takt för att motverka en eventuell arbetslöshet inom härav berörda fackområden.

Med beaktande av att avsevärd tid kräves för erforderliga förberedelser i fråga om utarbetandet av ritningar m. m. samt planläggning i övrigt, finner utredningen under alla förhållanden välbetänkt att räkna med en viss begränsning av arbetets omfång under de första åren för att senare successivt utöka detsamma. Det anses dock önskvärt, att arbetena bedrivs i sådan takt, att de till angelägenhetsgrad I hänförliga arbetena, motsvarande omkring 40 % av hela arbetsprogrammet, kunna bli färdigställda under en tid av 5 å 6 år, varefter övriga arbeten förutsätts bli fullbordade under återstående del av 10-årsperioden.

Med denna utgångspunkt synes den beräknade totalkostnaden, 116 300 000 kronor, lämpligen kunna fördelas per budgetår sålunda:

budgetåret 1949/1950	4 000 000 kronor	
» 1950/1951	7 000 000	»
» 1951/1952	10 000 000	»
» 1952/1953	12 000 000	»
» 1953/1954	14 000 000	»
» 1954/1955	15 000 000	»
» 1955/1956	15 000 000	»
» 1956/1957	15 000 000	»
» 1957/1958	14 000 000	»
» 1958/1959	10 300 000	»

I fråga om ordningen för arbetenas bedrivande inom statsbanenätets olika delar anses behovssynpunkter och hänsynen till bostadsinnehavarnas intressen tala för att förbättringarna i huvudsak redan från början igångsättas och successivt bedrivs inom samtliga sektioner enligt en i förväg utarbetad plan. Givetvis kunna dock förhållandena på arbetsmarknaden med avseende på förefintlig tillgång till arbetskraft på olika platser medföra större eller mindre ändringar i en sådan planläggning. Ur statens järnvägars intressesynpunkt, torde det i vissa fall kunna vara motiverat att i första hand utföra bostadsförbättringarna på platser, där tillgången på fullgoda bostäder kan anses vara av särskild betydelse för behövliga personaldispositioner.

C. Sätt för arbetenas bedrivande.

De statens järnvägars husbyggnadsarbeten, som icke äro att hänföra till egentliga underhållsätgärder, hava som regel utförts genom entreprenörer efter infordrande av skriftliga anbud på arbetet i dess helhet. Detta

förfaringssätt torde alltså få anses vara det mest ändamålsenliga i fråga om större ny- eller mera genomgripande ombyggnadsarbeten, även om det under vissa förhållanden och tidslägen kan vara förenat med svårighet att erhålla konkurrerande anbud i tillräckligt antal. Vad däremot gäller mindre ombyggnads- och förbättringsarbeten, som i ej oväsentlig omfattning ingå i nu föreliggande förslag, bör det enligt utredningens mening tagas under övervägande, huruvida det icke kan vara lämpligt och fördelaktigt att utföra dessa i egen regi. Utredningen har vid överläggning med bl. a. chefen för Kungl. byggnadsstyrelsens byggnadsbyrå stärkts i den uppfattningen, att ombyggnadsarbeten i befintliga husbyggnader, där arbetets detaljer icke kunna så noggrant specificeras, som vad fallet är i fråga om nybyggnad, med fördel kunna, även ur ekonomisk synpunkt, bedrivas i egen regi.

Ett dylikt förfarande behöver icke innebära antagande i statens järnvägars tjänst av ett större antal byggnadsarbetare. Fastmer torde det vara lämpligt, att även där arbetet bedrives i egen regi, uppdraga åt s. k. småentreprenörer eller kunniga yrkesarbetare att utföra arbetet på löpande räkning eller med ett lämpligt anpassat ackordssystem. Vissa specialarbeten, såsom elektrisk belysningsinstallation samt värme- och sanitetsanläggningar, anses däremot i åtskilliga fall kunna utföras av vid verket anställda montörer inom respektive fackområden.

D. Organisationsåtgärder.

De bostadsförbättringsarbeten i betydande omfattning, som vid genomförandet av föreliggande förslag komma att påvåla statens järnvägar under en följd av år, torde icke kunna på ett tillfredsställande sätt utföras utan utbyggnad eller förstärkning av den befintliga husbyggnadsorganisationen. Utredningen har därför funnit sig böra något beröra frågan om vilka åtgärder, som i detta hänseende kunna bli behövliga.

Vad först angår det egentliga planerings- och konstruktionsarbetet har utredningen kommit till den bestämda uppfattningen, att detta som hittills bör vara koncentrerat till järnvägsstyrelsen. Enligt utredningens mening är det av vikt att i möjligaste mån enhetliga riktlinjer tillämpas även i fråga om den avsedda förbättringen av bostadsbeståndet. Den ifrågasatta standardiseringen av byggnadsmaterial och inredningsdetaljer m. m. torde jämväl kräva en centralisering av planläggnings- och konstruktionsarbetet. Av praktiska skäl synas dessa arbetsuppgifter i huvudsak böra påläggas järnvägsstyrelsens husbyggnadsavdelning, som för närvarande sorterar under bantekniska byrån. Enligt vad utredningen erfarit, har på grund av statsbanenätets avsevärda utökning och det även av andra orsaker ökade behovet av husbyggnadsarbeten för olika ändamål, nämnda avdelning under de senare åren så starkt belastats, att betydande

svårighet förelegat att medhinna utarbetandet av ritningar m. m. för de aktuella byggnadsprojekten. Då någon minskning av de ordinära arbetsuppgifterna icke torde kunna påräknas, är det tydligt, att det erforderliga planeringsarbetet för bostadsförbättringarna nödvändiggör en ej obetydlig förstärkning av husbyggnadsavdelningens arbetskrafter.

De på grund av bostadsförbättringarna tillkomna arbetsuppgifterna komma huvudsakligen att bestå i utarbetandet av erforderliga arkitekt- och konstruktionsritningar, ritningar för värmelednings- och sanitära samt elektriska installationer (i samarbete med värme- och sanitetstekniska avdelningen respektive elektrotekniska byrån) jämte arbetsbeskrivningar, ävensom upprättande efter samråd med vederbörande linjebefäl — och i förekommande fall arbetsmarknadsmyndigheterna — av erforderliga arbetsplaner i anslutning till förefintlig angelägenhetsgrad och andra under B. här ovan angivna synpunkter, samt slutligen handhavande i viss omfattning av arbetsledning och kontroll.

För ledningen av en husbyggnadsavdelning med så väsentligt utökade arbetsuppgifter är det enligt utredningens åsikt nödvändigt att en heltidsanställd chefsarkitekt finnes. Det synes för övrigt kunna ifrågasättas, om ej en särskild husbyggnadsbyrå inom järnvägsstyrelsen borde organiseras med hänsyn till den omfattning och betydelse husbyggnadsarbetena vid statens järnvägar redan nu fått. Förutom den nuvarande husbyggnadsavdelningen borde i en sådan byrå jämväl ingå värme- och sanitetstekniska avdelningen, varjämte de konstruktioner och beräkningar för husbyggnader, som nu utföras av broavdelningen, i viss omfattning torde böra överflyttas till husbyggnadsbyrån. Vidare borde till denna byrå knytas erforderlig sakkunskap för ekonomiska kalkyler.

Vad härefter gäller bostadsförbättringarnas utförande synes det enklaste förfaringssättet i organisatoriskt hänseende vara, att respektive bansektioner på vanligt sätt ombesörja arbetenas utförande antingen medelst entreprenadförfarande eller i förekommande fall i egen regi. Utredningen håller också före, att detta förfaringssätt som regel bör tillämpas, då förbättringsarbetena avse enstaka eller ett mindre antal bostäder på en och samma plats. Även med denna begränsning bliva emellertid bostadsförbättringarna på flertalet sektioner av stor omfattning. Då bansektionsföreståndarna huvudsakligen hava att ägna tid och intresse åt ett flertal andra uppgifter än de till husbyggnadsområdet hörande, är det därför nödvändigt, att bansektionerna i erforderlig utsträckning utrustas med kvalificerad husbyggnadsteknisk arbetskraft. Det anses vidare vara av vikt, att direkt kontakt i största möjliga omfattning upprätthålles mellan å ena sidan den centrala husbyggnadsorganisationen inom järnvägsstyrelsen och å andra sidan bansektionerna och de befattningshavare, som där handhava arbetenas utförande. I detta sammanhang anser sig utredningen även böra

framhålla angelägenheten av att de tjänstemän hos järnvägsstyrelsen, som skola utarbета ritningar m. m. till planerade förändringsarbeten, beredas tillfälle att på ort och ställe taga del av de lokala förhållanden, som i varje särskilt fall kunna vara av betydelse för projekteringsarbetet.

I fråga om större bostadsbestånd anser utredningen däremot, att det icke kan vara riktigt att belasta det till synes redan förut arbetstyngda linjebefälet med utförande av föreslagna arbeten, utan torde dessa i stället med fördel kunna uppdragas åt en särskild, direkt under den centrala organisationen sorterande byggnadsledning i likhet med vad som tidigare i vissa fall tillämpats vid statens järnvägar beträffande större byggnadsarbeten. Härigenom skulle det bliva möjligt att — oberoende av sektionsgränser — sammanföra ett större antal förbättringsarbeten inom närbelägna platser till ett gemensamt byggnadsföretag med därav följande fördelar ur såväl ekonomisk som byggnadsteknisk synpunkt. I mån av behov torde särskild byggnadsledning böra organiseras på olika platser inom landet. Så långt ske kan, anses dock dylik byggnadsledning böra »ambulera» mellan olika orter, efter hand som respektive arbeten färdigställas.

Huruvida förekommande förbättringsarbeten skola utföras genom bansektionernas försorg eller uppdragas åt särskild byggnadsledning, anses för varje särskilt fall böra bedömas av den centrala organisationen i samband med arbetenas planläggning.

Den närmare utformningen av de organisationsåtgärder, som här ifrågasatts, förutsattes sedermera bliva föremål för järnvägsstyrelsens överbäggande. Oavsett i vilken omfattning bostadsförbättringarna komma att bedrivas under de närmaste åren, synes det dock vara angeläget att omedelbart påbörja erforderligt planerings- och konstruktionsarbete.

SAMMANFATTNING

Enligt av vederbörande linjebefäl lämnade uppgifter omfattar statens järnvägars bostadsbestånd 10 896 lägenheter. Härav utgöras 3 218, eller omkring 30 %, av lägenheter om 1 rum och kök, under det att antalet bostäder om 2 rum och kök uppgår till 5 687, motsvarande ca 52 % av hela bostadsbeståndet. Till största del äro bostäderna försedda med elektrisk belysning; endast 4 % av hela antalet hava uppgivits vara i avsaknad härav. I betydande utsträckning äro bostadslägenheterna numera även utrustade med vatten- och avloppsledningar samt äga tillgång till tvättstuga, ity att 81 resp. 86 % av hela lägenhetsantalet uppgivits försedda med dessa bekvämligheter. Till viss del äro dock vattenledningsanläggningarna avsedda för vattenuppföring medelst handpump, varjämte ett ej ringa antal tvättstugor sakna vattenledning. Övriga bekvämligheter förekomma i avsevärt mindre omfattning. Sålunda äro endast 32 % av bostäderna försedda med central- eller våningsvärmeledning, 29 % med vattenklosett och 4 % med badrum inom lägenheten. Därutöver äga 9 % tillgång till badrum i källarvåning eller liknande utrymme.

En avveckling av tjänstebostadssystemet vid statens järnvägar är enligt utredningens mening icke möjlig att genomföra i någon nämnvärd utsträckning. Bortsett från det ofrånkomliga behovet av bostäder för befattningshavare, som på grund av tjänstens art böra bebo särskilda tjänstebostäder inom järnvägsområdet, ävensom för personal på platser, där förhyrning av privatbostäder icke kan ske, synes det vara av ett ej ringa värde för statens järnvägar att äga tillgång till ett visst antal bostadslägenheter, vilka vid förekommande personalomflyttningar m. m. kunna disponeras oberoende av förhållandena i den allmänna hyresmarknaden. Med undantag beträffande vissa, huvudsakligen inom linjesträckor belägna bostadslägenheter, vilka genom vidtagna rationaliseringsåtgärder blivit obehövlige för tjänstebostadsändamål, anses därför nu befintliga bostäder böra bibehållas och i behöflig omfattning förbättras.

Den förbättring av bostadsbeståndet, som av utredningen föreslås, avser dels utvidgning av ettrumslägenheter till 2 rum och kök, dels ock modernisering av bostäderna till huvudsaklig överensstämmelse med numera vedertagen bostadsstandard.

På platser med ett flertal bostäder hava ettrumslägenheter ansetts böra bibehållas i mindre utsträckning, där så av byggnadstekniska och ekonomiska skäl visat sig mest ändamålsenligt. Utvidgning av ettrumslägenhet har ej heller ansetts behövlig, där det kunnat förutses, att bostaden kommer att disponeras av kvinnlig platsvakt. I en del fall hava tvenne ettrumslägenheter föreslagits sammanslagna till lägenhet om 3 rum och kök.

Vad gäller bostädernas inredning och bekvämlighetsutrustning har utredningen räknat med att tjänstebostäderna normalt skola vara försedda med erforderliga tambur-, garderobs- och vindsutrymmen, vatten- och avloppsledningar, tvättstuga eller tillgång till sådan, central- eller våningsvärmeledning med anordning för varmvattenberedning, badrum inom lägenheten eller — där utrymme härför saknas — i källarvåning, vattenklosett, matkällare i byggnadens grund med inomhusförbindelse från bostaden eller — om sådan källare icke finnes — kylskåp i lägenheten, elektrisk belysning samt köksinredning av praktisk och ändamålsenlig beskaffenhet. För platser med större bostadsbestånd har föreslagits anordnande av en eller flera för gemensamt bruk avsedda maskintvättstugor. Vidare anses anläggning eller utökning i behövlig omfattning av vissa utomhusanordningar, såsom tillfartsvägar, planteringar, lekplatser för barn, cykelställ m. m. böra komma till utförande.

I de fall bostadsbyggnad befunnits vara av så dålig beskaffenhet, att ombyggnad och modernisering icke befunnits ekonomiskt försvarbar, eller där belägenheten ej ansetts vara godtagbar, och flyttning av byggnaden ej heller lämpligen kan komma i fråga, har utredningen föreslagit befintlig bostads ersättande med nybyggnad. Sådan har jämväl, där så ansetts behövt, föreslagits som ersättning för genom sammanslagning av lägenheter bortfallande bostäder.

Med avseende på uppförandet av nya bostäder har utredningen utarbetat vissa, i betänkandet återgivna normaltyper för bostadslägenheter om 2 resp. 3 rum och kök. Dessa bostadstyper äro planlagda för en lägenhetsyta av omkring 60 resp. 80 m².

Den sammanlagda kostnaden för av utredningen föreslagna förbättringar av bostadsbeståndet har beräknats till 116 300 000 kronor. Härav utgöras 5 000 000 kronor av kollektivt beräknade belopp för planteringsanläggningar och vissa övriga utomhusanordningar, ävensom för anordnande av utvändiga vatten- och avloppsledningar samt provisoriska bostadsanordningar under byggnadstiden.

Med hänsyn till den ordning, i vilken föreslagna förbättringsarbeten anses

böra komma till utförande, hava desamma grupperats på trenne angelägenhetsgrader, nämligen:

I. Utvidgning av ettrumslägenheter till 2 rum och kök jämte modernisering av desamma ävensom modernisering av lägenheter, vilka sakna vatten- och avloppsledningar;

II. Modernisering av lägenheter, vilka sakna värmeledning, och som ej ingå i angelägenhetsgrad I; samt

III. Kompletterande modernisering av övriga lägenheter.

Utredningen förordar, att de föreslagna förbättringsarbetena i möjligaste mån påbörjas under budgetåret 1949/1950 och bedrivs så, att arbetsprogrammet i huvudsak kan vara fullbordat inom en tid av högst 10 år. Takten för bostadsförbättringarnas bedrivande under denna tidsperiod torde i väsentlig grad komma att påverkas av konjunkturutvecklingen och den därmed sammanhängande tillgången på byggnadsmaterial och arbetskraft. Utredningen finner dock önskvärt, att de till angelägenhetsgrad I. hänfödda arbetena, motsvarande omkring 40 % av hela arbetsprogrammet, kunna bli färdigställda under en tid av 5 å 6 år.

Planläggning och projektering av förbättringsarbetena anses böra utföras inom järnvägsstyrelsen. Arbetenas utförande torde i allmänhet böra ombesörjas av resp. bansektioner. I fråga om större bostadsbestånd anses dock förekommande arbeten lämpligen kunna uppdragas åt särskild byggnadsledning. Med hänsyn till den betydande omfattningen av nu föreslagna bostadsförbättringar, är enligt utredningens mening en utbyggnad eller förstärkning av den husbyggnadstekniska organisationen såväl inom järnvägsstyrelsen som hos linjemyndigheterna nödvändig.

BILAGOR

Samman-
av uppgifter angående statens

Distrikt och huvudort	Sammanlagd personal- styrka	Antal byggnader inrymnande bostadslägenheter	Antal lägenheter								
			totalt	i storlek om							
				enkelrum	dubblett	1 rum och kök	2 rum och kök	3 rum och kök	4 rum och kök	5 rum och kök	6 rum och kök och däröver
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I. Stockholm											
Hela antalet	12 112	1 310	2 568	35	—	1 009	1 229	198	50	31	16
%-tal				1	—	39	48	8	2	1	1
II. Göteborg											
Hela antalet	6 026	942	1 625	9	3	504	887	140	53	24	5
%-tal				1	—	31	55	9	3	1	—
III. Malmö											
Hela antalet	7 800	1 085	1 427	1	—	236	811	265	78	28	8
%-tal				—	—	17	57	18	5	2	1
IV. Östersund											
Hela antalet	4 771	1 041	1 620	69	2	469	866	143	48	20	3
%-tal				4	—	29	54	9	3	1	—
V. Luleå											
Hela antalet	4 009	776	1 518	47	4	314	994	108	33	15	3
%-tal				3	—	21	66	7	2	1	—
VI. Borås											
Hela antalet	4 921	876	1 048	32	3	206	497	184	77	32	17
%-tal				3	—	20	47	18	7	3	2
T.G.D.G. Göteborg											
Hela antalet	5 026	580	1 017	20	—	442	389	120	29	12	5
%-tal				2	—	44	38	12	3	1	—
Gotlands järnvägar Visby											
Hela antalet	319	69	73	—	—	38	14	13	2	6	—
%-tal				—	—	52	19	18	3	8	—
Summa											
Hela antalet	44 984	6 679	10 896	213	12	3 218	5 687	1 171	370	168	57
%-tal				2	—	30	52	11	3	2	—

Anm. 1. Uppgifterna gälla förhållandena den 1 januari 1946 med undantag beträffande bostäderna vid de enskilda järnvägar, som den 1 juli 1947 förvärvats av staten, nämligen Ölands järnväg och Halmstad—Bolmens järnväg (båda ingående i VI distriktet), de under Trafikförvaltningen Göte-

ställning
järnvägars bostadsbestånd.

Antal lägenheter, som					Antal lägenheter försedda med													
disponeras av				äro outhyrda	vatten och avlopps- ledningar		tillgång till tvättstuga		värme- ledning		badrum		vattenklosett	el-belysning	el-spis	linoleummattor		
tjänstemän	arbetar- personal	pensio- närer	privat- personer		tryck- vatten	handpump	med vatten och avlopp	utan vat- tenledning	central-	vånings-	inom lägenheten	utom lägenheten						
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29		
1 934 75	210 8	122 5	285 11	17 1	1 900 74	297 12	2 016 79	221 9	511 20	165 6	53 2	137 5	896 35	2 537 99	21 1	648 25		
1 193 74	121 7	111 7	179 11	21 1	1 101 68	289 18	1 317 81	158 10	250 15	197 12	47 3	242 15	409 25	1 589 98	20 1	106 7		
1 183 83	102 7	37 3	92 6	13 1	610 43	546 38	902 63	420 30	195 14	170 12	43 3	19 1	251 18	1 372 96	8 1	237 17		
1 278 79	152 9	37 2	90 6	63 4	993 61	185 11	1 099 68	143 9	226 14	130 8	51 3	78 5	348 21	1 540 95	36 2	362 22		
1 246 82	155 10	11 1	46 3	60 4	1 112 73	189 12	1 290 85	93 6	475 31	353 23	76 5	511 34	808 53	1 478 97	130 9	963 63		
719 68	145 14	9 1	122 12	53 5	308 29	454 43	468 45	361 34	148 14	88 8	30 3	1 —	94 9	965 92	17 2	64 6		
778 76	86 8	20 2	97 10	36 4	734 72	135 13	744 73	45 4	338 33	184 18	96 9	24 2	354 35	969 95	55 5	106 10		
61 83	2 3	2 3	2 3	6 8	14 19	8 11	6 8	57 78	8 11	— —	6 8	— —	6 8	60 82	6 8	3 4		
8 392 77	973 9	349 3	913 8	269 3	6 772 62	2 103 19	7 842 72	1 498 14	2 151 20	1 287 12	402 4	1 012 9	3 166 29	10 510 96	293 3	2 489 23		

borg—Dalarne—Gävle hörande järnvägarna samt Gotlands järnvägar. För dessa avse uppgifterna ställningen den 1 juli 1947.

Anm. 2. De med kursiv stil angivna procenttalen avse relationen till totala antalet bostadslägenheter.

ställning

bättring av befintligt bostadsbestånd.

lägenheter som förses med								Beräknad kostnad			
värme- ledning		badrum		vattenklosett	matkällare inom byggnaden	kylskåp	Maskintvättstugor antal	angelägen- hetsgrad	angelägen- hetsgrad	angelägen- hetsgrad	Summa
central-	vånings-	i lägenheten	i källarvåning					I	II	III	
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
121	18	159	38	164	81	55	—	2 460 800	1 286 500	444 400	4 191 700
197	27	274	34	180	21	78	3	1 885 800	1 366 900	787 900	4 040 600
137	82	293	6	235	13	94	4	836 300	2 055 700	808 900	3 700 900
113	62	208	15	158	21	115	2	593 800	1 525 500	465 400	2 584 700
214	9	244	21	24	5	50	5	395 300	1 961 300	328 600	2 685 200
240	92	362	1	333	77	240	4	5 767 500	931 900	405 100	7 104 500
115	32	173	10	171	17	69	1	1 240 800	904 700	438 700	2 584 200
114	35	184	—	110	50	43	2	1 277 200	1 096 700	490 300	2 864 200
94	22	133	17	95	25	62	2	1 217 600	978 500	229 700	2 425 800
168	73	267	8	257	37	85	3	1 039 400	2 308 800	389 400	3 737 600
89	93	264	9	237	35	152	—	882 100	2 210 700	831 700	3 924 500
109	17	156	40	139	13	50	1	472 500	1 474 100	433 700	2 380 300
150	88	269	1	212	26	116	2	1 085 500	1 890 800	682 400	3 658 700
137	28	257	33	257	28	77	1	848 300	2 541 800	1 086 500	4 476 600
188	20	213	—	213	30	52	—	1 354 800	2 929 200	47 400	4 331 400
61	21	88	—	84	3	42	—	1 144 200	888 900	50 800	2 083 900
113	44	186	9	157	57	25	1	1 502 500	1 124 700	361 600	2 988 800
200	84	290	18	297	49	94	3	1 763 700	2 138 300	588 400	4 490 400
274	94	333	67	305	89	110	4	2 329 500	2 847 800	486 600	5 663 900
120	20	126	27	128	21	44	1	676 900	1 333 400	71 900	2 082 200
71	12	91	8	89	—	23	—	263 000	871 300	172 000	1 306 300
53	52	149	20	107	—	49	2	310 800	1 003 300	571 500	1 885 600
232	75	390	9	99	—	42	3	1 748 600	2 223 300	1 659 100	5 631 000
48	29	136	33	96	—	30	2	598 800	389 600	767 200	1 755 600
125	35	226	37	163	46	42	3	1 261 200	922 400	1 133 000	3 316 600
42	—	69	25	87	4	4	1	128 800	403 800	453 600	986 200
65	55	133	8	129	36	83	—	919 600	1 442 500	261 100	2 623 200
33	52	94	2	92	—	75	—	466 300	1 186 500	127 200	1 780 000
113	52	168	3	178	22	142	—	1 294 100	1 575 000	189 700	3 058 800
63	65	158	1	157	8	136	—	410 600	1 635 300	399 300	2 445 200
81	34	157	1	136	16	95	1	651 900	1 296 000	801 800	2 749 700
90	28	156	10	134	27	119	—	1 479 000	698 400	472 500	2 649 900
88	17	152	4	129	13	98	1	2 106 200	521 500	504 700	3 132 400
57	29	164	3	110	12	69	1	1 126 300	452 700	883 900	2 462 900
65	16	165	—	106	5	136	1	1 251 500	289 400	830 900	2 371 800
26	18	28	1	45	6	29	—	978 800	152 800	13 100	1 144 700
4 206	1 530	6 915	519	5 613	893	2 825	54	43 770 000	48 860 000	18 670 000	111 300 000
m. m. kollektivt beräknade								2 000 000	2 000 000	1 000 000	5 000 000
Summa summarum								45 770 000	50 860 000	19 670 000	116 300 000

Statens offentliga utredningar 1948

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändrad butikstängningslagstiftning. [3]
Markutredningen. 1. Betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen. [4]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

1944 års allmänna skattekommitté. 2. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser ang. beskattning av livförsäkringsanstalter och livförsäkringstagare m. m. [22]

Politi.

Parlamentariska undersökningskommissionen ang. flyktingärenden och säkerhetstjänst. 3. Betänkande ang. säkerhetstjänstens verksamhet. [7]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Kommitténs för partiellt arbetsföra betänkande. 4. Förslag ang. partiellt arbetsförsäkras anställning i allmän tjänst. [11]
Förslag till sjöarbetslagslag. [16]
Betänkande med förslag till lag om nykterhetsvård m. m. [23]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 8. Tiden juli 1946—juni 1947. [26]

Hälsa- och sjukvård.

Den öppna läkarvården i riket. [14] Bilagor. [24]
1943 års sockersjukutrednings betänkande ang. sockersjukvården i riket. [33]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detalj-
distributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. [6] 2: 16. Skaraborgs län. [15] 2: 5. Östergötlands län. [25]
Den svenska spritfabrikationen och dess avsättningsförhållanden. [19]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag rörande organisation och avlöningsförhållanden m. m. vid lantmäteristyrelsen och länslantmäterikontoren. [1]
Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av verksamheten för jordbrukets yttre och inre rationalisering. [2]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Utredning rörande skogstillgångarna och skogsindustriernas råvaruförsörjning i övre och mellersta Norrland m. m. [32]

Industri.

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning ang. explosiva varor m. m. [8]
Betänkande rörande vissa utrikeshandelsfrämjande åtgärder. [29]
Betänkande med förslag ang. isbrytningens ordnande längs Norrlandskusten m. m. [31]

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar. Del 3. Smalspåriga järnvägar i Östra Småland och Östergötland. [9]
Betänkande ang. skärgårdstrafiken m. m. [10]
Betänkande ang. statens järnvägars organisation. Del 1. Den centrala ledningen. [13]
Betänkande rörande vägnämndernas och länsvägnämndernas arbetsuppgifter m. m. [18]
Betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten. [20]
Betänkande med förslag till vägtrafikförordning m. m. [34]
Förslag rörande förbättring av statens järnvägars bostadsbestånd. [35]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Trädgårdsundervisningen. [5]
Statens trädgårdsförsök. [12]
Betänkande ang. utbildning av sjuksköterskor och annan sjukvårdspersonal. [17]
Ungdomen och arbetet. Ungdomsvårdskommitténs betänkande del 6. [21]
1946 års skolkommissions betänkande med förslag till riktlinjer för det svenska skolväsendets utveckling. [27]
Betänkande med förslag till nya mellaninstanser för folkskolväsendet. [28]
Betänkande och förslag ang. det fria och frivilliga folkbildningsarbetet. Del 2. Estetiskt folkbildningsarbete. [30]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.