



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948:13  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

angående

STATENS JÄRNVÄGARS  
ORGANISATION

Del I

DEN CENTRALA LEDNINGEN

*Avgivet den 21 februari 1948  
av inom kommunikationsdepartementet tillkallade  
utredningsmän*

---

S T O C K H O L M

1 9 4 8

# 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.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet. Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1948:13  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

angående

STATENS JÄRNVÄGARS  
ORGANISATION

Del I

DEN CENTRALA LEDNINGEN

*Avgivet den 21 februari 1948  
av inom kommunikationsdepartementet tillkallade  
utredningsmän*

STOCKHOLM 1948  
KATALOG OCH TIDSKRIFTSTRYCK  
82217



STATES OF NEW YORK  
OFFICE OF THE COMMISSIONER OF EDUCATION

REPORT

OF THE

# STATE OF NEW YORK COMMISSIONER OF EDUCATION

1911

ALBANY: J.B. LIPPINCOTT COMPANY, PRINTERS.

ALBANY, N. Y., JANUARY 1, 1912.

TO THE COMMISSIONER OF EDUCATION, ALBANY, N. Y.

RESPECTFULLY,  
THE COMMISSIONER OF EDUCATION.

ALBANY, N. Y., JANUARY 1, 1912.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Skrivelse till departementschefen .....	5
I. Inledning .....	7
Tidigare organisationsförslag s. 7. Allmänna synpunkter på organisationsfrågan s. 7.	
II. Kortfattad översikt av statens järnvägars nuvarande organisation	10
Styrelsens organisation s. 10. Lokalförvaltningens organisation s. 10.	
III. Styrelseorganisationen i förhållande till lokalförvaltningens organisation .....	12
IV. Järnvägsstyrelsens befogenheter gentemot statsmakterna .....	15
Nuvarande befogenhetsfördelning s. 15. Vissa tidigare förslag s. 15. Utredningens förslag s. 17.	
V. Styrelseformen .....	24
Nuvarande styrelseform s. 24. Vissa tidigare förslag s. 24. Utredningens förslag s. 26.	
VI. Fullmäktigeinstitutionen .....	30
Nuvarande utformning s. 30. Tidigare förslag om utökning av antalet fullmäktige s. 31. Utredningens förslag s. 31.	
VII. Byrå- och kontorsindelningen .....	34
Kortfattad historik s. 34. Förslag under senare tid s. 36. Trafik- och taxebyråernas nuvarande organisation s. 37. Utredningens förslag s. 38.	
VIII. Anställningsform och löneställning för generaldirektören samt cheferna för styrelsens byråer .....	50
Nuvarande förhållanden s. 50. Tidigare förslag s. 50. Utredningens förslag s. 51.	
IX. Sammanfattning .....	53

INHALTSVERZEICHNIS

Schritte im Hauptbestandteil

I. Einleitung

1. Aufgabe der Untersuchung

2. Bedeutung der Untersuchung

3. Zusammenfassung

4. Literaturverzeichnis

V. Zusammenfassung

1. Ergebnisse

VI. Diskussion

1. Ergebnisse

2. Zusammenfassung

3. Literaturverzeichnis

4. Zusammenfassung

IX. Zusammenfassung

*Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

Den 6 juni 1947 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sex utredningsmän för att verkställa utredning rörande statens järnvägars organisation.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade Herr Statsrådet den 27 juni 1947 generaldirektören *T. O. R. Wijnbladh*, kanslirådet i kommunikationsdepartementet *O. A. Berger*, bruksdisponenten *J. G. G. De Geer* i Lesjöfors, ledamoten av riksdagens första kammare, driftsingenjören *K. E. Hesselbom* i Åmål, ledamoten av riksdagens andra kammare, reparatören *L. H. Lindahl* i Laxå och numera ledamoten av riksdagens första kammare, byråchefen i järnvägsstyrelsen *R. Lundqvist*. Åt *Wijnbladh* uppdrogs att i egenskap av ordförande leda utredningsarbetet. Den 3 oktober 1947 uppdrog Herr Statsrådet åt e. o. förste byråsekreteraren hos järnvägsstyrelsen *B. L. Ulf* att, räknat från och med den 6 september 1947, vara sekreterare åt utredningen.

Utredningen har antagit benämningen *1947 års järnvägsutredning*.

Den 3 oktober 1947 har Herr Statsrådet förordnat distriktscheferna *B. G. O. Elwing* och *R. V. Markland* samt förste trafikinspektören *N. G. Eriksson* och förste maskiningenjören *N. F. Ström* att såsom experter biträda utredningen med undersökning rörande möjligheterna till ytterligare decentralisering och förenkling av statens järnvägars förvaltning samt behovet av organisatoriska ändringar inom statens järnvägars linjeorganisation. Vidare har Herr Statsrådet uppdragit dels åt driftschefen *S. G. H. Fogelberg* och telegrafingenjören *B. L. Wijkman* att från och med den 20 november 1947 respektive den 21 januari 1948 biträda nyssnämnda experter, dels ock åt numera förste byråsekreteraren *J. M. B. Holme* och verkstadsingenjören *N. K. A. Nyström* att från och med den 20 november 1947 i egenskap av experter biträda utredningen med motsvarande undersökning i vad gäller förrådsavdelningen respektive huvudverkstäderna. Nämnda experter ha konstituerat sig som en särskild expertdelegation, i det följande benämnd expertdelegationen, med *Markland* som ordförande och *Ulf* som sekreterare.

Vidare har Herr Statsrådet uppdragit dels åt e. o. förste byråsekreteraren *E. A. Sjöberg* att biträda utredningen med undersökning rörande statens

järnvägars godstrafik samt särskilt organ för ekonomisk planering och forskning, dels åt e. o. förste byråsekreteraren *C. A. F. Ekstam* att biträda utredningen med undersökning rörande statens järnvägars resebyråverksamhet, dels ock åt byråsekreteraren *N. O. Deurell*, e. o. byråsekreteraren *K. N. Hallberg* och e. o. aktuarien *I. H. W. Ringbom* att biträda utredningen med de arbetsuppgifter, som till dem överlämnas.

Utredningen har dessutom under arbetets gång rådgjort med och inhämtat upplysningar från företrädare för vissa tjänsteställen inom statens järnvägar.

För att erhålla närmare information om organisationen vid de norska och danska statsbanorna har utredningen under tiden 14—18 december 1947 företagit en studieresa till Oslo och Köpenhamn.

Till utredningen har överlämnats dels 1944 års trafikutrednings skrivelse den 15 juni 1946 med förslag till organisation av statens järnvägar jämte däröver avgivna utlåtanden, dels ock riksdagens skrivelse den 17 maj 1947, nr 204, om utredning angående järnvägsnämnder.

Enligt meddelade direktiv har utredningen haft att bedriva arbetet med sådan skyndsamhet, att förslag rörande den centrala ledningens organisation skall i sina huvuddrag kunna föreläggas 1948 års riksdag. Med hänsyn härtill har arbetet fördelats på olika etapper, därvid till en början nämnda organisationsfråga upptagits till behandling. Sedan arbetet i denna del nu avslutats, får utredningen härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna del I av sitt betänkande, vilken huvudsakligen innefattar förslag rörande organisationen av statens järnvägars centrala ledning. Förslaget omfattar dock icke biltrafikbyrån. Det har nämligen icke varit möjligt för utredningen att slutföra undersökningarna rörande statens järnvägars bilrörelse inom sådan tid, att förslag rörande denna rörelses organisation och därmed också formerna för bilärendenas handläggning inom styrelsen redan nu kunnat framläggas. En bidragande omständighet härtill har varit den betydande utökning av statens järnvägars bilrörelse, som statsförvärvet av trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle medfört.

Det spörsmål, som berörda riksdagsskrivelse avser, kommer utredningen att upptaga till behandling i en senare del av sitt betänkande.

Stockholm den 21 februari 1948.

TH. WIJNBLOTH

A. BERGER

GERARD DE GEER

KNUT HESSELBOM

LARS LINDAHL

R. LUNDQVIST

Bo Ulf

## I. Inledning.

---

### Tidigare organisationsförslag.

Statens järnvägars organisation har under de senaste årtiondena vid skilda tillfällen och i olika sammanhang varit föremål för utredning. De därvid framförda organisationsförslagen ha icke lett till några åtgärder från statsmakternas sida.

Bland utredningar från denna tid må här erinras om *statsbaneekonomi-kommissionens* år 1921 framlagda betänkande. Detta baserades framförallt på järnvägsekonomiska synpunkter. Organisationsfrågan behandlades därefter av *socialiseringsnämnden*, till vilken Kungl. Maj:t remitterade ekonomikommissionens betänkande och järnvägsstyrelsens yttrande däröver. Socialiseringsnämndens förslag, vilket framlades år 1924 (SOU 1924:30), åsyftade en genomgripande omgestaltning av förvaltningsformen för statens järnvägar. Det grundade sig på den uppfattningen, att fullständig boskillnad borde genomföras mellan statens politiska verksamhet och dess ekonomiska företagarverksamhet. *Besparingsberedningens järnvägssakkunniga* uttalade sig år 1944 (SOU 1944:32) för en allsidig utredning av statens järnvägars organisation genom särskilt tillkallade sakkunniga. Två år senare framlade *1944 års trafikutredning* ett förslag till omorganisation av statens järnvägar. Detta förslag (SOU 1947:85, s. 65—82) behandlar organisationsfrågan framförallt ur dess trafikpolitiska sammanhang.

Innebörden av förenämnda förslag belyses i det följande i den mån en återblick är av betydelse för bedömande av de nu aktuella organisationsproblemen.

### Allmänna synpunkter på organisationsfrågan.

Ett företags organisation måste byggas upp med tanke på dess uppgift. Är uppgiften till art och omfattning konstant, blir behovet av organisatoriska förändringar mindre framträdande, under förutsättning givetvis att man redan från början lyckats finna en lämplig organisationsform. Undergår återigen uppgiften förändringar, framträder däremot behovet av jämkningar i organisationen med större eller mindre styrka, alltefter de inträffade förändringarnas betydelse.

Att beträffande statens järnvägar en sådan utveckling ägt rum, att behov av vissa organisatoriska justeringar föreligger, torde vara ställt utom varje tvivel. Härom vittna de krav i detta hänseende, som i olika sammanhang framkommit. Man kan då fråga sig, varför de utredningsförslag, som blivit framlagda, icke lett till resultat. Såvitt utredningen kan finna, torde den avgörande anledningen härtill vara, att dessa förslag, därest de realiserats, skulle brutit den organisatoriska kontinuiteten i en utsträckning, som varken järnvägsstyrelsen eller statsmakterna ansett sig kunna godtaga. Mot denna bakgrund har det för utredningen framstått som angeläget att vid utformandet av de justeringar, som utredningen funnit påkallade, i allt väsentligt bygga på det beståendes grund, allrahelst som utredningen funnit den nuvarande organisationen vara i stort sett ändamålsenlig.

Statens järnvägar är ett affärsdrivande verk. Förvaltningen av statsbanorna bör därför vara ordnad efter affärsrättssliga principer. Det bör emellertid beaktas, att även om verksledningens uppgift enbart vore att utvinna bästa möjliga ekonomiska resultat, förvaltningen av allmänföretaget statens järnvägar ändock i vissa avseenden skulle vara mera komplicerad än skötseln av ett motsvarande privat företag. Detta beror främst på det förhållandet, att verkets ledning i vissa frågor av fundamental ekonomisk betydelse är och även måste vara bunden av statsmakternas allmänna inställning. Denna bundenhet gör sig gällande såväl beträffande inkomsterna (taxorna) som i fråga om vissa utgifter (t. ex. investeringar och personallöner). Det har därför, då i det följande föreslås vissa ändringar i järnvägsstyrelsens förhållande till statsmakterna, stått klart för utredningen, att bestämmanderätten över den ekonomiska förvaltningen av statens största företag i betydande utsträckning måste vara direkt förankrad hos statsmakterna. Men icke ens utanför gränserna för bundenheten gentemot statsmakterna är det möjligt att låta de affärsrättssliga synpunkterna vara helt avgörande för ledningen av statens järnvägar. Verkets egenskap av allmänföretag, dess centrala ställning på transportmarknaden samt dess betydelse för samhälle och näringsliv medföra, att allmänna trafikpolitiska och näringspolitiska hänsyn måste spela in. Statsmakternas intentioner i dessa hänseenden måste följas även vid avgöranden, som helt ligga i järnvägsledningens hand. Det är klart, att affärsrättssligheten under sådana förhållanden understundom måste få träda tillbaka för andra hänsyn.

Vad här anförts återverkar på organisationens utformning. Uppenbart är att problemet skulle vara betydligt enklare, om det kunde bedömas utslutande ur affärsrättssliga synpunkter.

Statens järnvägar ha efter tillkomsten av gällande organisation undergått en synnerligen kraftig utveckling. Till belysning härav lämnas i nedanstående tabell vissa statistiska uppgifter.

År	Trafikerad banlängd, km	Elektrifierad banlängd, km	Antal personal för drift och underhåll	Personkilo- meter, milj.	Godston- kilometer, milj.	Biltrafik, tra- fikerad väg- längd, km
1910	4 422	—	25 341	848	1 454	—
1920	5 513	230	35 543	1 337	1 976	—
1930	6 647	919	27 472	1 534	2 827	142
1940	9 678	3 837	34 229	3 394	5 413	6 351
1946	12 324	4 691	57 273	5 542	6 898	11 332
1947	12 539	4 809	59 929	5 700*	7 000*	13 572

\* Preliminär beräkning av järnvägsstyrelsens statistiska kontor.

Det fortsatta förstatligandet av enskilda järnvägar kommer att ytterligare öka statsbaneföretagets storlek. När förstatligandet helt genomförts, beräknas statens järnvägars banlängd uppgå till omkring 16 500 km. Denna starka utvidgning av företaget skärper kravet på organisationens effektivitet och ändamålsenlighet.

En annan i sammanhanget viktig omständighet, som utvecklingen aktualiserat, är konkurrensen med övriga trafikmedel. Det samordningsproblem, som härvid anmäler sig, faller visserligen utanför utredningens uppdrag, men frågan får dock betydelse vid organisationens utformning. Framförallt gäller detta konkurrensen med biltrafiken.

De allmänna synpunkter, utredningen här framfört, äro givetvis grundläggande icke blott vid bedömandet av de spörsmål, som avhandlas i denna del av betänkanudet, utan även vid prövningen av de återstående frågor, som ligga inom utredningsuppdragets ram.

## II. Kortfattad översikt av statens järnvägars nuvarande organisation.

---

### Styrelsens organisation.

Högsta ledningen av statens järnvägar utövas av järnvägsstyrelsen. Denna utgöres av:

- en generaldirektör och chef,*
- en överdirektör,* föreståndare för drifttjänstbyrån och tillika generaldirektörens ställföreträdare,
- en verkstadsdirektör,* föreståndare för verkstadsbyrån,
- en förrådsdirektör,* föreståndare för förrådsbyrån,
- tre överingenjörer,* föreståndare för bantekniska respektive maskintekniska och elektrotekniska byråerna, samt
- åtta byråchefer,* föreståndare för kansli- respektive ekonomi-, godstrafik-, persontrafik-, godstaxe-, persontaxe-, biltrafik- och försvarsbyråerna.

Vid behandling av vissa frågor förstärkes styrelsen med *två järnvägsfullmäktige* och vid förfall för någon av dem en suppleant.

För handläggning inom styrelsen av statens järnvägars rättsliga angelägenheter finnes *en ombudsman*, vilken är direkt underställd generaldirektören.

Inom styrelsen finnas vidare *sex kontor*. Av dessa äro kontrollkontoret, biljett- och blankettkontoret samt reklamationskontoret ställda utanför byråindelningen och sortera alltså under generaldirektören direkt, under det att statistiska kontoret och kammarkontoret lyda under ekonomibyrån samt revisionskontoret under kanslibyrån.

Generaldirektören äger ensam beslutanderätt i alla de ärenden, i vilkas handläggning han deltagar, utom i bestraffningsärenden. Dessa avgöras genom omröstning mellan de i beslutet deltagande.

Bestämmelserna rörande styrelsens organisation återfinnas i instruktionen den 22 juni 1928 (nr 216) för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl, §§ 12—23.

### Lokalförvaltningens organisation.

Lokalförvaltningen är fördelad på sex distrikt, vart och ett omfattande de linjer Kungl. Maj:t bestämmer. Varje distrikt förestås av *en distrikts-*

*chef*. Distriktens huvudorter äro Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund, Luleå och Borås. På varje distrikt finnes till distriktschefens hjälp ett kansli, i vilket som regel ingå *en distriktssekreterare och ombudsman* för administrativa och rättsliga angelägenheter, *en förste baningenjör, en förste maskiningenjör, en förste trafikinspektör och en elektroingenjör* för ban- respektive maskin- och trafiktjänsten samt elektrodriften. Dessutom finnes på varje distriktskansli bl. a. *en signalingenjör och en telegrafingenjör*, den förre för signal- och säkerhetsanläggningar m. m. och den senare för telegraf-, telefon- och vissa andra elektriska anläggningar.

Distrikten bestå vart och ett av ett antal ban-, maskin-, trafik- och elektrosektioner omfattande de linjer, styrelsen bestämmer. Varje sektion förestås av en distriktschefen underställd *sektionsföreståndare*. Sammanlagt finnas 31 ban-, 15 maskin-, 27 trafik- och 11 elektrosektioner.

För den rullande materielens underhåll finnas inrättade sju huvudverkstäder, vilka stå under ledning av verkstadsdirektören. För varje verkstad finnes en *verkstadsföreståndare*.

För tillhandahållande av effekter och materialier finnas fem huvudförråd under förrådsdirektörens ledning. Varje huvudförråd förestås av en *förrådsintendent*.

Närmare bestämmelser om lokalförvaltningens organisation återfinnas i instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl, §§ 63—71 och 90—97.

### III. Styrelseorganisationen i förhållande till lokalförvaltningens organisation.

---

Det ligger i sakens natur, att mera genomgripande förändringar av styrelsens organisation kunna få återverkningar beträffande lokalförvaltningens organisation och vice versa. De förslag, utredningen kommer att framlägga, äro icke av denna art. Ett klarläggande härav är emellertid nödvändigt.

För en bedömning härutinnan är av betydelse, å ena sidan om utredningens intentioner beträffande lokalförvaltningens organisation kunna få återverkningar beträffande styrelsen och å andra sidan om ifrågasatta decentraliserings- och koncentreringsåtgärder påverka styrelsens organisation.

Med stöd av de av expertdelegationen verkställda undersökningarna har utredningen kommit till den övertygelsen, att anledning icke förefinnes att ifrågasätta ändringar i den nuvarande distrikts- och sektionsorganisationen i dess principiella huvuddrag. Det kan därför konstateras, att de förändringar beträffande distrikts- och sektionsindelningen samt beträffande distriktskansliernas organisation, som utredningen kan komma att föreslå, icke påverka organisationen av styrelsen.

För att statens järnvägars organisation skall vara effektiv fordras bl. a., att befogenheterna de olika instanserna emellan äro lämpligt avvägda. Beslutanderätten bör icke förläggas till högre instans än ärendets art och vikt kräver.

Genom att tilldela lägre instanser största möjliga handlingsfrihet underlättas snabba avgöranden, varvid tillika vinnes, att korrespondensen begränsas och dubbelarbete i regel undviks. Vid större befogenhet och ansvar hos de lokala befälen torde man i allmänhet också kunna räkna med ökat intresse och större initiativkraft hos dessa. Å andra sidan får decentraliseringen av ärendenas handläggning icke föras för långt. Vid alltför stark decentralisering kan det sammanlagda arbetet bliva större än vid central handläggning, utan att väsentliga fördelar vinnas.

I ett mycket stort antal ärenden kan beslutanderätten utan vidare delegeras till underlydande organ. Vissa andra ärenden äro återigen av natur att i princip kräva central handläggning. Nödvändigheten av enhetlig behandling brukar ofta anföras som skäl för att vissa ärenden eller ärendesgrupper böra avgöras centralt. Även beträffande sådana ärenden vill utredningen dock ifrågasätta decentralisering i lämplig omfattning, nämligen

i fråga om ärenden för vilkas avgörande styrelsen bör kunna utfärda erforderliga normer. Fall förekomma också där sådana fördelar kunna vara att vinna med snabba avgöranden genom linjebefälen, att kravet på enhetlighet i viss utsträckning torde böra eftersättas.

Utredningen har sig bekant, att järnvägsstyrelsen under flera år ägnat uppmärksamhet åt frågan om ytterligare decentralisering och verkställt en del undersökningar härom. Dessa ha givit till resultat, att beslutanderätten beträffande vissa ärendesgrupper överflyttats ej blott från styrelsen till linjemyndigheterna utan även från överordnade linjebefäl till underordnade sådana. För närvarande tillämpas därutöver ett betydande antal decentraliseringsåtgärder på försök.

Utredningen har genom sin expertdelegation undersökt möjligheterna till ytterligare decentralisering inom statsbaneförvaltningen. Förslag till sådana åtgärder har överlämnats till järnvägsstyrelsen för yttrande. De förslag till delegering från järnvägsstyrelsen till underlydande myndigheter, som sålunda framförts, äro likväl icke av den beskaffenhet att hänsyn till dem behöver tagas vid bedömandet av styrelsens organisation. Däremot kan ett genomförande av förslagen inverka på personaluppsättningen på vissa håll inom styrelsen. En sådan detaljundersökning har utredningen emellertid ansett falla utanför uppdragets ram.

Vad utredningen anfört om att ifrågasatta decentraliseringsåtgärder icke påverka huvuddragen av styrelsens organisation gäller i lika grad diskuterade koncentreringsåtgärder. Utredningen har för avsikt att i ett senare betänkande framlägga förslag beträffande sådana speciella decentraliserings- och koncentreringsåtgärder, vilka kräva statsmakternas medverkan till förslagens genomförande eller av annan anledning befinnas böra underställas statsmakternas prövning. Beträffande ifrågasatta koncentreringsåtgärder vill utredningen redan nu anföra följande.

Besparingsberedningens järnvägssakkunniga framförde på sin tid tanken på inrättandet av ett gemensamt avlöningskontor inom järnvägsstyrelsen. På förslag av järnvägssakkunniga verkställde järnvägsstyrelsen utredning i ämnet. Av denna framgick, att ett genomförande av förslaget icke ansågs medföra avsedda fördelar. Järnvägssakkunniga diskuterade senare frågan med den inom styrelsen verksamma s. k. kontorsutredningen. Därvid överenskoms, att nämnda utredning vid sina organisationsundersökningar inom styrelsen skulle ägna särskild uppmärksamhet åt förevarande spørsmål. Enligt vad som uppgivits har kontorsutredningen undersökt frågan om en koncentreringsavlöningslistornas utskrivning för all ordinarie personal, såväl i styrelsen som på linjen, till ett enda ställe i styrelsen. Denna undersökning har emellertid icke lett till något resultat.

Då avlöningsarbetet har blivit allt mera komplicerat och arbetskrävande och då erfarenheter från andra håll, där detta arbete är centraliserat, äro

enbart goda, har utredningen för avsikt att, därest så befinnes erforderligt, återkomma till frågan i ett senare betänkande.

För närvarande utföras likartade expeditionsarbeten i organisationens olika instanser även i sådana fall, där ett rationellare och billigare arbets sätt synes kunna ernås genom en koncentrerings av arbetsuppgifterna. En sådan koncentrerings kan leda till personalbesparing bl. a. genom ett ökat utnyttjande av specialmaskiner av olika slag. Som exempel på arbetsuppgifter av detta slag må anföras handläggningen av personal- och avlöningsärenden för linjetjänsten samt bokförings- och kassaarbetet inom såväl järnvägsstyrelsen som linjeinstansen. Det kan nämnas, att utredningens expertdelegation tagit upp till diskussion frågan om överflyttande av de flesta personalärendena å sektionens expeditionerna till ett särskilt personalkontor på distriktskanslierna. Försök beträffande en sådan anordning ha igångsatts på ett distrikt.

#### IV. Järnvägsstyrelsens befogenheter gentemot statsmakterna.

---

##### Nuvarande befogenhetsfördelning.

I instruktionen för järnvägsstyrelsen finnes icke någon uppräknig av de frågor, i vilka styrelsen äger beslutanderätt. Däremot anges i instruktionen de ärenden, som av järnvägsstyrelsen skola hänskjutas till Kungl. Maj:t. Bland dessa ärenden må nämnas:

järnvägstrafikstadga,

taxor för transporter på statens järnvägar,

bestämmelser angående personalens avlöning och pensionering,

årligt förslag till personalstat,

årligt förslag till de nya byggnader och anläggningar eller om- och tillbyggnader samt den anskaffning av rullande materiel och de försvarsförberedelser, till vilka anslag böra äskas hos riksdagen, samt

årligt förslag till kostnadsstat.

Enligt uppgifter, som erhållits från järnvägsstyrelsens olika byråer och kontor, har styrelsen under tiden 1/7 1945—30/6 1947 avlåtit icke mindre än i runt tal 475 framställningar till Kungl. Maj:t och departementschefer samt besvarat ungefär 1 250 remisser, varav ca 250 avse besvär-ärenden.

##### Vissa tidigare förslag.

Frågan om gränsdragningen mellan statsmakternas och järnvägsstyrelsens befogenheter har behandlats i flera sammanhang. Här skall i korthet redogöras för de allmänna synpunkter på detta spörsmål, som framförts av statsbaneekonomikommisionen, socialiseringsnämnden, besparingsberedningens järnvägssakkunniga och 1944 års trafikutredning.

*Statsbaneekonomikommisionen* framhöll såsom ett önskemål av grundläggande betydelse, att högsta ledningen såvitt möjligt måtte vara enhetligt och osplittrat anförtrodd åt en enda beslutande och styrande myndighet, som ägde tillräckligt inflytande på alla de för rörelsens utövande avgörande faktorerna och därmed möjlighet att bedriva en målmedvetet följdriktig järnvägspolitik. Endast härigenom kunde det fulla ansvaret för en tillfredsställande affärsrörelse påläggas denna myndighet. Statens järn-

vägars egenskap av statsägt företag försvårade emellertid ett sådant enhetliggörande.

Inom kommissionen hade den meningen varit företrädd, att förvaltningen borde fullständigt lösgöras från statsmakternas meddelaktighet. På styrelsen skulle alltså överlätas befogenhet att självständigt och med fullt ansvar handha förvaltningen. Kommissionens majoritet hade dock icke helt kunnat biträda denna mening men ansåg likväl, att en icke oväsentlig utvidgning av styrelsens befogenhet vore möjlig och för en tillfredsställande förvaltningsorganisation nödvändig.

*Socialiseringsnämnden* framhöll, att en bestämd avgränsning borde ske mellan ägarens (statens) och företagsledningens funktioner. Grundsatser från statsförvaltningen kunde ej tillämpas på en affärsverksamhet, där resultatet måste vara beroende av företagsledningens åtgöranden. En kollektiv ägare kunde icke direkt och i denna sin egenskap handha ett företags förvaltning. Risken av att låta en företagsledning vara självständigt förvaltande vore mindre än risken av en kameral bundenhet. Denna kunde brytas endast genom att giva affärsverket en i fråga om förvaltningen autonom ställning utanför statsverket. En grundlagsändring vore därför nödvändig.

I en särskild statsbanelag skulle bestämmas om grunderna för statens järnvägars förvaltning och om den ordning i vilken regering och riksdag samt särskilda menigheter eller korporationer skulle delta häri.

Mellan staten (ägaren) och företagsledningen (styrelsen) skulle inskjutas ett särskilt organ, statens järnvägars stämma, som skulle inneha högsta beslutanderätten över förvaltningen, och som närmast skulle motsvara aktiebolagens bolagsstämma.

Statens funktioner i förhållande till företaget bleve efter denna överflyttning av högsta beslutanderätten över förvaltningen av två tydligt isärskilda slag. Såsom bärare av överhöghetsfunktionerna i samhället skulle staten bestämma om skatte- och socialpolitiska prestationer, linje-sträckning, trafikstadga m. m. samt utöva taxekontroll, d. v. s. fastställa maximitaxor. I egenskap av ägare till företaget skulle staten antaga statsbanelag, välja ledamöter i stämman, investera kapital och granska förvaltningen.

*Besparingsberedningens järnvägssakkunniga* ansågo angeläget, att vid den av dem förordade utredningen rörande statens järnvägars organisation möjligheterna att medgiva järnvägsstyrelsen vidgad befogenhet i olika hänseenden undersöktes.

*1944 års trafikutredning* erinrade, att statens järnvägar i viktiga hänseenden vore underkastade statsmakternas direkta bestämmande. Trots den grundväsentliga likhet, som rådde mellan statens järnvägar och t. ex. en statlig eller enskild fabrik därutinnan, att båda dreve ekonomisk rörelse, utgjorde statens järnvägars nyckelställning i trafikväsendet och över-

huvud i produktionslivet ett naturligt skäl för statsmakterna att förbehålla sig beslutanderätten i väsentliga frågor. Enligt trafikutredningens mening hade emellertid inskränkningarna i järnvägsstyrelsens handlingsfrihet drivits längre än som motiverades av statens järnvägars ställning som allmänföretag, vilket medförde en besvärande tyngd och bundenhet i arbetet. En större frihet i fråga om anslagsdisposition, vissa taxefrågor samt icke minst verkets inre organisation m. m. syntes önskvärd. Trafikutredningen gick emellertid icke närmare in på detta spörsmål. Det syntes utredningen lämpligt, att en omorganiserad järnvägsstyrelse finge tillfälle att själv överväga, i vilka avseenden den önskade vidgade befogenheter. Några mer djupgående förändringar i stil med de av socialiseringsnämnden föreslagna kunde därvid icke lämpligen komma ifråga utan endast kompetensförskjutningar beträffande mera konkreta och närliggande frågor.

#### Utredningens förslag.

Av vad som inledningsvis anförts framgår, att utredningen icke anser sig böra ifrågasätta någon förskjutning av beslutanderätten i mera väsentliga frågor från statsmakterna till järnvägsstyrelsen. Emellertid böra enligt utredningens mening vissa andra förändringar i nu bestående förhållanden vidtagas. Utredningen delar sålunda i stort sett den uppfattning, åt vilken 1944 års trafikutredning i detta avseende givit uttryck.

I direktiven för utredningen nämnas bl. a. investeringar, taxefrågor och personaluppsättning såsom exempel på områden, inom vilka företagens handlingsfrihet är i vissa hänseenden bunden. Utredningen skall här till behandling upptaga dessa ärendesgrupper.

Det bör därvid förutskickas, att de ärenden, som av järnvägsstyrelsen underställas Kungl. Maj:t, avse frågor av mycket varierande art och betydelse. I vissa fall synes hänvändelsen till Kungl. Maj:t knappast fylla något behov. En detaljerad genomgång av dessa ärenden med därav följande förslag från utredningens sida skulle uppenbarligen föra för långt. Utredningen anser därför, att detta spörsmål i första hand bör upptagas av järnvägsstyrelsen samt därefter av styrelsen underställas Kungl. Maj:t.

**Investeringar.** Förslag om anslag till byggnader, rullande materiel m. m. inges årligen av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t. Förslagen bygga dels på vederbörande fackbyråers samlade erfarenhet rörande behovet inom respektive arbetsområden, dels ock — framförallt beträffande byggnader — på initiativ från de lokala instanserna. I sistnämnda fall ankommer förberedelsearbetet i regel i första hand på sektionsbefälet, exempelvis baningenjören i samråd med övriga berörda sektionsföreståndare. På detta sätt framkomna förslag skola jämte förslagsritningar och kostnadsberäkningar

senast under andra kvartalet ingivas till vederbörande distriktschef, som efter prövning vidarebefordrar förslagen till styrelsen, där de undergå ytterligare prövning och granskning. Omkring mitten av augusti överlämna fackbyråerna sina förslag till anslagsäskanden till ekonomibyrån, varefter beslut i styrelsen fattas. Styrelsens framställning skall inges till Kungl. Maj:t före den 1 september.

Investeringskostnaderna sammanföras å riksstatens kapitalbudget under särskilda anslag för olika ändamål. Dessutom finnes ett anslag, benämnt statens järnvägars dispositionsanslag, avsett dels för oförutsedda arbeten, dels för sådana mindre arbeten, av vilka vart och ett beräknas draga en kostnad av högst 100 000 kronor, dels ock för täckande av motsedd brist å annat anslag. Viss del av detta anslag ställes till järnvägsstyrelsens omedelbara disposition för arbeten, beträffande vilka kostnaderna för vart och ett icke överstiga 100 000 kronor. Återstoden av anslaget disponeras av Kungl. Maj:t efter framställning från järnvägsstyrelsen för de med anslaget i övrigt avsedda ändamålen.

Med den nuvarande ordningen kan mellan ett och två år förflyta från det ett visst behov konstaterats till dess medel finnas tillgängliga för ändamålet, en tidsutdräkt som då det gäller att tillgodose angelägna behov onekligen är ganska betydande.

Det är helt naturligt, att de förslag som i form av särskilda anslagsäskanden föreläggas riksdagen måste vara baserade på grundliga förberedelser och utredningar. Lika uppenbart är att en så ingående procedur knappast kan fylla något ändamål, då fråga är om jämförelsevis begränsade anslagsbelopp på ett affärsverks stat. Ej heller torde det ur statsmakternas synpunkt vara något intresse, att medelsanvisningarna specificeras alltför detaljerat. Såvitt utredningen kan bedöma, lärer statsmakternas intresse i hithörande ting väsentligen vara knutet till investeringsbehovets storlek, totalt och för varje huvudgrupp av ändamål, varemot detaljerna i dylika sammanhang som regel torde vara av mindre betydelse.

Utredningen har uppmärksammat, att i 1948 års statsverksproposition anslagsäskandena under statens järnvägar sammanförts till vissa kollektivanslag (kapitalbudgeten, bilaga 27). Såsom motiv härför har anförts, att medelsanvändningen tidigare genom allt för långt driven anslagsspecificering kommit att bindas vid vissa särskilda ändamål på ett sätt, som ej medgivit en tillräckligt smidig anpassning till ändrade förhållanden. Vad sålunda förekommit synes utredningen väl överensstämmande med de tankegångar, utredningen här utvecklade. Enligt utredningens mening bör man dock kunna gå ännu längre på den inslagna vägen. En naturlig uppdelning på kollektivanslag synes utredningen kunna åstadkommas genom att som anslagsbeteckning använda de redan nu förekommande rubrikerna byggnader och anläggningar, försvarsberedskap, rullande materiel samt biltrafik, vartill liksom nu skulle komma ett särskilt

dispositionsanslag. Vid sidan av dessa kollektivanslag skulle vid förefallande behov anvisas särskilda anslag för ändamål, till vilka medel av en eller annan anledning anses icke böra inrymmas under kollektivanslag. Som exempel på särskilda anslag av denna typ vill utredningen nämna medel till elektrifiering av nya bansträckor — däremot icke medel till fortsatt elektrifiering av redan beslutad sträcka — samt medel till nya dubbelspårsanläggningar. Överhuvud taget böra särskilda anslag anvisas, så snart det gäller ändamål, vilka antingen genom storleken av erforderlig medelsanvisning falla utanför ramen för det mera regelmässiga anslagsbeviljandet eller på grund av ändamålets speciella art innebära nya riktlinjer för statens järnvägars prestationspolitik. Det är klart, att större krav måste ställas på styrelsens motivering för dessa speciella anslag än då det gäller de årligen återkommande kollektivanslagen. Beträffande de senare bör dock motiveringen vara så pass uttömmande, att den ger en överskådlig bild av styrelsens beräkning av medelsbehovet. Framställningen bör med andra ord kunna läggas till grund för de bedömanden från statsmakternas sida, som av framförallt investerings- och arbetsmarknadspolitiska skäl kunna befinnas nödvändiga.

Anslagsmedlen under de olika kollektivanslagen böra av järnvägsstyrelsen få användas även för sådana med respektive anslag avsedda ändamål, som tillkommit efter det anslagsberäkningen verkstälts. Den ökade befogenhet, som därigenom skulle tillkomma styrelsen, måste givetvis skärpa kravet på ekonomiskt och affärsmässigt motiverade dispositioner från styrelsens sida. Det bör åligga styrelsen att årligen anmäla för statsmakterna hur anslagsmedlen använts.

Utredningen anser vidare, att anslagsmedel för inköp av billinjer, vilka medel för närvarande få tagas i bruk endast efter Kungl. Maj:ts tillstånd i varje särskilt fall, i stället böra i mån av behov få disponeras av järnvägsstyrelsen utan dylikt särskilt medgivande. En utvidgad rörelsefrihet för järnvägsstyrelsen i detta hänseende synes vara ett nödvändigt villkor för att komma till en rationell och effektiv ordning. Erfarenheten visar nämligen, att det nuvarande förfaringsättet kan medföra och även medfört allvarliga olägenheter.

En ordning sådan som den här föreslagna skulle icke innebära någon kränkning av riksdagens grundlagsfästa rätt men väl bidra till att med samtidig förenkling av arbetsproceduren vinna ökad effektivitet och smidighet. Förslagets realiserande skulle medföra ökad handlingsfrihet och därmed större ansvar för järnvägsstyrelsen beträffande disposition av beviljade medel. Utredningen tvekar icke att föreslå en på detta sätt utvidgad handlingsfrihet och vill i sammanhanget erinra, att järnvägsstyrelsen redan nu äger befogenhet att vidtaga driftsåtgärder av mycket vittgående ekonomisk innebörd, t. ex. ifråga om tidtabellspolitiken.

**Taxefrågor.** Taxorna för person- och godsbefordring på statens järnvägar fastställas för närvarande av Kungl. Maj:t. Järnvägsstyrelsen äger dock enligt taxeförordningarna rätt bl. a.

att utfärda erforderliga bestämmelser rörande avgifter för transporter, för vilka Kungl. Maj:t icke fastställt avgifter,

att för godstrafiken med och på statens smalspåriga järnvägslinjer fastställa bestämmelser, som avvika från taxan,

samt att meddela erforderliga tilläggsbestämmelser till taxan.

Enligt instruktionen för järnvägsstyrelsen äger styrelsen dessutom

att beträffande persontrafiken bestämma avgifterna för abonnemang av vagn eller kupé och nedsättningar av de i taxorna fastställda avgifterna, om transporter kunna antagas medföra fördel för järnvägarna,

samt att för godstrafik mellan särskilda stationer vid statens järnvägar medgiva sådana nedsättningar i den allmänna taxan, vilka kunna anses vara av behovet påkallade och förenliga med statens järnvägars eget ekonomiska intresse samt icke medföra ändring i godstariff eller godsindelning.

Taxorna vid statens järnvägars biltrafik bestämmas av järnvägsstyrelsen.

För att vidga möjligheterna till en fullt affärsmässig skötsel av statsbaneföretaget bör företagsledningen äga att i högre grad än för närvarande påverka inkomstgivningen. Utredningen anser därför, att järnvägsstyrelsen bör få ett ökat inflytande på taxesättningen. Redan nu äger styrelsen, såsom ovan framhållits, viss befogenhet på detta område. Sålunda fastställer styrelsen själv från den allmänna taxan avvikande bestämmelser för godstrafiken på statens järnvägars smalspåriga linjer samt ett flertal »extraavgifter» i såväl persontrafik som godstrafik. Dessutom äger styrelsen rätt att medgiva fraktnedsättningar. Det kan nämnas, att år 1946 omkring 30 % av den totala vagnslastrafiken (exklusive lapplandsmalm) på statens järnvägar utfördes till nedsatta taxor.

Utredningen anser för sin del tillfyllest, att Kungl. Maj:t allenast bestämmer de maximitaxor, som må tillämpas, och därutöver förbehåller sig bestämmanderätten, då fråga är om fullständiga taxerevisioner och väsentliga ändringar i grunderna för taxebyggnaden. Inom den härigenom uppdragna ramen skulle järnvägsstyrelsen ha rätt att, då skäl därtill föreligga, höja och sänka taxorna. Beträffande godstrafiken bör styrelsen även ha befogenhet att vid behov vidtaga justeringar i godsindelningen, d. v. s. hänföra visst godsslag till annan tariff än tidigare.

En vidgad befogenhet för järnvägsstyrelsen i enlighet med vad utredningen här föreslår skulle medföra, att taxorna vid behov smidigt och utan dröjsmål skulle kunna anpassas efter ändrade förhållanden på olika

områden. Härigenom skulle också statens järnvägar i förevarande hänseende bliva mera jämställda med övriga transportmedel än vad fallet för närvarande är. Den arbetslättnad, som skulle uppkomma vid den föreslagna ordningen, bör också tagas i betraktande.

Utredningen förutsätter givetvis, att järnvägsstyrelsen vid handhavandet av dessa uppgifter icke förbiser sin skyldighet att taga vederbörlig hänsyn till olika trafikant- och näringsgruppers berättigade intressen. Genom det effektiviserade lekmannainslag i ledningen för statsbaneföretaget, som utredningen i det följande föreslår, torde i varje fall förutsättningar skapas för en allsidig bedömning av taxespörsmålen.

Enligt den av Kungl. Maj:t fastställda järnvägstrafikstadgan skola beviljade taxenedsättningar i godstrafik offentliggöras i Post- och Inrikes Tidningar samt genom anslag på de stationer, som beröras av nedsättningen. Sedan flera år tillbaka har emellertid järnvägsstyrelsen varit befriad från denna skyldighet i vad avser Post- och Inrikes Tidningar. Utredningen anser, att den sålunda föreskrivna men nu under flera år delvis icke tillämpade ordningen är onödig och dessutom icke affärsmässig. Några olägenheter av att nedsättningarna icke offentliggöras synas icke behöva uppstå. Utredningen föreslår därför, att ifrågavarande bestämmelse i järnvägstrafikstadgan slopas.

**Personaluppsättning.** Personalbeståndets storlek vid statens järnvägar och dess fördelning på olika slag av befattningar är för närvarande beroende av olika instansers beslut. Sålunda bestämmes antalet *ordinarie* tjänster i högre lönegrader (Ca 24—37 och Cp 1—24) av Kungl. Maj:t och riksdagen samt i lägre lönegrader (Ca 1—23) av Kungl. Maj:t. Järnvägsstyrelsen kan alltså icke besluta om inrättande av några nya *ordinarie* tjänster. Antalet *icke ordinarie* personal bestämmes däremot av järnvägsstyrelsen och underlydande myndigheter utom beträffande extra *ordinarie* tjänstemän i vissa högre lönegrader (Ce 31—37), vilkas antal fastställs av Kungl. Maj:t.

När behov föreligger att inrätta nya *ordinarie* tjänster inom järnvägsstyrelsen eller lokalförvaltningen, har styrelsen alltså att hemställa därom hos Kungl. Majt. Härvid skall behovet av de nya tjänsterna motiveras. Utredningen har undersökt i vad mån under tioårsperioden 1938—1947 statsmakternas beslut inneburit avvikelser från de av styrelsen framförda förslagen till nya tjänster och höjda befattningar. Därvid har befunnits att antalet av statsmakterna icke beviljade befattningar utgör av antalet begärda endast omkring 1 % i lönegrader till och med Ca 23 samt 6 % i lönegraderna Ca 24—30. Härvid har hänsyn tagits även till de fall, då tidigare avslagna och sedermera förnyade framställningar vunnit bifall.

Det är helt naturligt, att järnvägsstyrelsen äger den mest ingående kunskapen om personalbehovet i olika grader. Självfallet måste styrelsen

kontinuerligt följa utvecklingen av de olika faktorer, som inverka på de för företaget ur olika synpunkter synnerligen betydelsefulla personalfrågorna, och överhuvud ägna personalhushållningen en fortlöpande ingående uppmärksamhet. Dessa uppgifter bli i och med företagets och därmed personalantalets tillväxt alltmer betydelsefulla med därav följande ökade anspråk på inblick i och kännedom om alla hithörande förhållanden. Att det skulle vara möjligt för statsmakterna att med den omfattning, statsbaneföretaget numera fått, bättre än järnvägsstyrelsen avvåga personalantalet i de skilda lönegraderna anser utredningen knappast tänkbart. Förutnämnda undersökning visar också, att statsmakterna vanligen så gott som helt godkänna styrelsens förslag beträffande de personalgrupper, som innefatta det stora flertalet av personalstocken. Det förhållandet att styrelsen endast med ringa begränsning haft och har bestämmanderätten beträffande antalet tjänstemän i extra ordinarie grader — vilka för övrigt numera äro likställda med ordinarie tjänstemän i motsvarande grader med avseende på lörens storlek och vissa andra förmåner — inskränker också betydelsen av att statsmakterna ha sig förbehållet att fastställa antalet ordinarie tjänster. Med hänsyn till det här anförda skulle det innebära en naturligare och rationellare ordning, om järnvägsstyrelsen hade beslutanderätten och därmed ansvaret icke blott såsom nu för personalkadern i icke ordinarie tjänst utan även för antalet ordinarie tjänster.

Inom utredningen har den uppfattningen varit företrädd, att järnvägsstyrelsen borde beträffande samtliga lönegrader fastställa antalet ordinarie befattningar. Utredningen har emellertid stannat vid att föreslå, att styrelsen tilldelas befogenhet att bestämma antalet ordinarie tjänster i samma utsträckning som i fråga om extra ordinarie, d. v. s. i lönegraderna Ca 1—30. Styrelsen får härigenom hela bestämmanderätten över antalet befattningar, såväl extra ordinarie som ordinarie, till och med 30 lönegraden. Beträffande högre tjänster skulle beslutanderätten fortfarande ligga hos Kungl. Maj:t och riksdagen i fråga om ordinarie tjänster och hos Kungl. Maj:t i fråga om extra ordinarie.

Frågor om inrättande av befattningar i förut icke utnyttjade lönelägen böra framdeles liksom hittills underställas Kungl. Maj:t och riksdagen.

Den föreslagna ordningen måste enligt utredningens mening framstå som naturlig både såsom förutsättning för och konsekvens av anspråken på affärsmässighet vid skötseln av statens järnvägar. Man vinner ett smidigare förfaringssätt än det nuvarande utan att kravet på en klok och framsynt personalpolitik eftersättes. Vidare öppnar man möjlighet för järnvägsstyrelsen att inom de uppdragna linjerna för organisationen vidtaga de jämkningar i personaluppsättningen, som för rörelsens ändamålsenliga bedrivande befinnas erforderliga.

Utredningens förslag i denna del överensstämmer i stort sett med det av statsbaneekonomikommisionen på sin tid framförda. Kommissionen ansåg dock, att järnvägsstyrelsens befogenhet borde utsträckas till att omfatta samtliga tjänster inom löneplanens dåvarande tjugu lönegrader, d. v. s. till och med byråchefsggraden. Utredningens förslag stannar däremot vid den lönegrad, som ligger närmast under den för byrådirektör och överinspektör brukade.

## V. Styrelseformen.

---

### Nuvarande styrelseform.

Gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl utfärdades år 1928. Grunddragen i styrelsens nuvarande organisation härröra emellertid från betydligt tidigare skeden. De ha i väsentliga avseenden bibehållit sig tämligen oförändrade alltsedan styrelsens tillkomst på 1860-talet. I spetsen för styrelsen har stått och står en generaldirektör och chef, som inom de av statsmakterna uppdragna gränserna närmast ansvarar för förvaltningen av statens järnvägar. Generaldirektören är med viss inskränkning ensam beslutande i alla de frågor, i vilkas behandling han deltagit. Styrelsen har varit och är alltjämt av utpräglad fackmannakaraktär, även om denna karaktär i någon mån uppmjukats genom tillkomsten år 1908 av det lekmannainslag, som fullmäktigeinstitutionen utgör.

### Vissa tidigare förslag.

Bland de viktigare förslag till ändring av styrelseformen, som framförts efter första världskriget, må följande framhållas.

*Statsbaneekonomikommisionen* föreslog, att en kollegial styrelseform skulle införas av i stora drag följande struktur. Ledningen av statens järnvägars förvaltning skulle handhavas av en styrelse, bestående av dels en generaldirektör och chef, tillika styrelsens ordförande, dels ock sex lekmanaledamöter, förordnade av Kungl. Maj:t för en tid av 4 år och hämtade företrädesvis från det ekonomiska livets olika områden. Lekmanaledamöterna skulle icke ingå i styrelsen såsom representanter för det ena eller det andra särintresset, visst politiskt parti, viss näringsgren, personalen etc. Ledamöterna borde utses utan förslag från organisationer, korporationer etc.

Generaldirektören skulle alltjämt vara i främsta rummet ansvarig för förvaltningen av statens järnvägar och ensam beslutande i alla de ärenden, i vilkas handläggning han deltog, med undantag dock av pleniären. I dessa, med vilka åsyftades vissa större och viktigare angelä-

genheter, skulle beslut fattas genom omröstning med utslagsröst för ordföranden.

De dåvarande ledamöterna i järnvägsstyrelsen, nämligen överdirektörer — vid tiden för förslaget avlåtande funnos i styrelsen två icke föredragande överdirektörer — överingenjörer och byråchefer skulle upphöra att vara medlemmar i styrelsen. I sak bleve dock deras ställning enligt kommissionens mening oförändrad. Överingenjörerna och byråcheferna skulle nämligen alltjämt vara föredragande inför beslutande myndighet och liksom överdirektörerna — vilka borde deltaga i plenum — ha skyldighet att låta till protokollet anmäla avvikande mening.

*Socialiseringsnämnden* föreslog inrättande av en statens järnvägars stämma, som skulle utöva högsta beslutanderätten över statens järnvägars förvaltning. Ledamöterna i stämman skulle utses av riksdagen, Kungl. Maj:t och olika korporationer. Stämmans uppgifter skulle bl. a. vara att välja styrelse och överrevisorer, besluta om ansvarsfrihet, fastställa balansräkning, bestämma alla dispositioner i anledning av årsresultatet, besluta om nyinvesteringar och större försäljning av fast egendom samt antaga förhandlingsordning.

Företagsledningen skulle handhas av en kollektiv (kollegial) styrelse, bestående av verkets chef samt sex av stämman för ett år i sänder utsedda ledamöter. Verkets chef skulle utses av styrelsen, som med honom skulle träffa avtal om anställningsvillkoren. Styrelsen skulle företräda statens järnvägar i alla de avseenden, som ej vore förbehållna stämman, med rättighet för styrelsen att uppdraga åt verkets chef att utöva denna funktion. Vidare skulle styrelsen bl. a. träffa avtal med personalen om anställnings-, löne- och arbetsvillkor, utarbeta de förslag till maximitaxor, som skulle underställas Kungl. Maj:t, ansvara för företagets taxepolitik och bestämma, i den mån detta ej vore förbehållet stämman, om placering och användning av företagets fonder samt om försäljning av ej erforderlig egendom.

*Besparingsberedningens järnvägssakkunniga* framhöllo, att samtidigt med den ökade självständighet, som enligt sakkunnigas mening borde övervägas i samband med en utredning angående statens järnvägars organisation, syntes en kollegial styrelseform för statens järnvägar böra genomföras.

*1944 års trafikutredning* föreslog inrättande av en kollegial styrelse (företagsstyrelse), som skulle bestå av, förutom generaldirektören, ett antal utanför verket stående personer. Antalet ledamöter borde vara högst sju, helst endast fem. Lekmannedamöterna skulle utses av Kungl. Maj:t utan förslagsinfordran. Generaldirektören skulle utnämnas av Kungl. Maj:t, men styrelsen skulle medverka vid hans utseende samt dessutom ingripa på olika sätt, om chefsfrågan ej löstes på lyckligaste sätt. En av lekmanledamöterna, alltså icke generaldirektören, skulle utses till sty-

relsens ordförande. I plenum skulle handläggas endast ärenden av principiell och prejudicerande natur samt frågor av stor ekonomisk räckvidd. Den närmare avgränsningen av pleniärendena borde få utvecklas genom praxis.

I motionerna I:128 och II:222 vid 1947 års riksdag framfördes i stort sett samma synpunkter som de, vilka lågo till grund för det av 1944 års trafikutredning framlagda förslaget. Motionerna utmynnade i en hemställan om utredning rörande statsbaneföretagets organisation. Då sådan utredning igångsatts vid motionernas behandling i riksdagen, föranledde de icke någon åtgärd.

### Utredningens förslag.

Såsom utredningen förut framhållit, är kontinuiteten i utvecklingen en faktor, som icke bör förbises då man har att bedöma statens järnvägars organisation. Detta gäller icke minst beträffande styrelseinstansens organisatoriska utformning. Det läser icke kunna bestridas, att själva övergången till en helt ny styrelseform måste medföra olägenheter av skilda slag. För att en total systemförändring skall vara berättigad, måste därför finnas starka belägg för att den nya organisationen innebär väsentliga förbättringar i förhållande till den bestående. De alternativ till nu gällande ordning, som utredningen haft att räkna med, äro dels en organisation av statens järnvägar i bolagsform med därav följande återverkningar beträffande styrelsen, dels ock ett utbyte av den nuvarande styrelsen mot en kollegialt organiserad lekmannastyrelse.

I förstnämnda hänseende kan utredningen fatta sig tämligen kort. Vid alternativet bolagsform har man väl närmast att söka en förebild i de statliga bolagen. En sådan organisationsform medför utan tvivel vissa fördelar, t. ex. beträffande taxe- och personalpolitiken. Förutsättningen för att dessa fördelar skola kunna inhämtas är emellertid en betydligt längre gående frigörelse av statens järnvägar från statsmakternas inflytande än vad utredningen i det föregående ansett sig böra förorda. Då, såsom utredningen förut närmare utvecklat, förutsättningar för en sådan frigörelse icke torde föreligga, anser sig utredningen icke böra vidare ingå på detta alternativ.

Förslag om en styrelse bestående av generaldirektören och ett antal lekmanledamöter med kollegial beslutanderätt har, såsom framgår av den föregående redogörelsen, framförts vid flera tillfällen.

Fördelarna med en sådan organisation ha av förslagsställarna formulerats på olika sätt. Sålunda har angivits att de utifrån hämtade ledamöterna skulle tillföra järnvägsstyrelsen vidgade insikter och erfarenhet i ekonomiska angelägenheter samt förmedla en nära kontakt med skilda

näringsgrenar och olika sidor av samhällslivet. De skulle därigenom utgöra en garanti för att statsbanorna förvaltades icke blott ekonomiskt tillfredsställande utan också med tillbörlig hänsyn till betydelsen av järnvägarnas funktioner inom samhället. Lekmannaledamöterna skulle kunna göra sin i det praktiska livet förvärvade erfarenhet av de ekonomiska utvecklings- och konjunkturtendenserna fruktbringande för statens järnvägars affärsverksamhet. Det stärkta förtroende, som järnvägsstyrelsen på detta sätt borde komma att åtnjuta, skulle bliva en styrka i dess verksamhet.

Det skall från utredningens sida icke bestridas, att vissa fördelar kunna vara att vinna med en kollegialt organiserad lekmanstyrelse. Det gäller emellertid att mot fördelarna väga de med en sådan styrelseform förenade nackdelarna. Utredningen får i detta hänseende anföra följande.

För att de åsyftade fördelarna med en lekmanstyrelse med kollegial beslutanderätt skola ernås, måste förutsättas att ledamöterna kunna objektivt och ingående pröva uppkommande frågor. De måste alltså bedöma spörsmålen ur synpunkten av företagets och det allmännas bästa med bortseende helt från andra intressen. Detta är enligt utredningens mening en i flera avseenden mycket svår uppgift, särskilt inom ett verksamhetsområde med den karaktär som utmärker statens järnvägar. Det måste säkerligen betraktas som ytterst osannolikt, att lekmanledamöterna — även om de ha de förnämsta personliga egenskaper — skola kunna fullständigt frigöra sig från de intressen, som de i sin dagliga gärning ha att företräda. Detta gäller även om ledamöterna icke skulle utses efter förslag av näringsorganisationer eller andra korporationer. Den här berörda risken för särintressen inom den beslutande instansen anser utredningen betänklig.

Det är vidare uppenbart, att verkets personal icke kan lämnas utanför, därest en kollegial styrelse skulle inrättas. Från personalorganisationernas sida har detta med skärpa framhållits. Med fullt beaktande av att möjlighet bör lämnas för personalintressena att komma till sin rätt, kan utredningen likväl icke finna, att en anordning med personalrepresentanter i det beslutande organet skulle innebära en ändamålsenlig lösning. Utredningen vill i detta sammanhang erinra om nuvarande former för hävdande av personalens intressen, nämligen förhandlingsrätten och företagsnämnderna samt tjänstgöringsnämnden, förordsfullmäktige, turlistkommitterade, bostadsombuden, säkerhetskommittéerna och arbetarskyddsombuden. Hit kan även räknas representantskap i statens lönenämnd.

Då utredningen här ställt sig betänksam gentemot en med beslutanderätt förenad representation från trafikant- och personalhåll i järnvägsstyrelsen, är detta icke att tolka så, att dessa gruppers erfarenheter och synpunkter skulle anses vara mindre värdefulla för företagsledningen och därför icke behöva göra sig gällande. Utredningen är angelägen framhålla,

att den tvärtom anser att en mycket intim kontakt bör hållas mellan å ena sidan järnvägsstyrelsen samt å andra sidan olika trafikantgrupper och den egna personalen. Denna kontakt bör emellertid enligt utredningens mening etableras på annat sätt.

Beträffande ett verk med statens järnvägars omfattning och uppgifter måste ställas alldeles särskilda krav på att ledningen är enhetlig, kraftfull och oberoende av särintressen. Den farhågan kan knappast avvisas, att vissa svårigheter i detta hänseende lätt skulle yppa sig inom en lekmannastyrelse med tilläventyrs divergerande intressen, där för företaget främmande synpunkter kunna komma att påverka frågornas bedömande. Den omständigheten, att i en kollegial styrelse flera ha att bära det slutliga ansvaret, är ej heller ägnad att befrämja uppfyllandet av dessa oavvisliga krav på ledningen. Det kan också befaras, att besluten icke komma att präglas av målmedvetenhet och konsekvens, enär än den ena än den andra riktningen kan erhålla majoritet.

Generaldirektören, den för verkets skötsel främst ansvarige, erhåller i en kollegial styrelse en i förhållande till vad nu gäller försvagad position därigenom att han kan överröstas. Man torde få räkna med att hans initiativ- och handlingskraft hämmas och hans prestige försvagas, i den mån det visar sig svårt att i styrelsen erhålla majoritet för enligt hans och hans fackkunniga medhjälparens mening ändamålsenliga förslag. Än mer skulle dessa olägenheter ökas, därest generaldirektören icke skulle vara styrelsens ordförande.

Utredningen är medveten om att mot det här förda resonemanget kan och även kommer att invändas, att kollegial lekmannastyrelse finnes vid statens vattenfallsverk och luftfartsverket samt att erfarenheterna därifrån icke giva belägg för utredningens farhågor. Bortsett från att luftfartsverket icke fungerat mer än ett fåtal år och att det följaktligen kan vara vanskligt att vid en jämförelse åberopa detta verk, måste utredningen hävda, att erfarenheterna från statens vattenfallsverk och luftfartsverket icke kunna äga giltighet med avseende på statens järnvägar. Utan att på något sätt förringa betydelsen av dessa verks uppgifter vill utredningen framhålla, att redan omfattningen av statens järnvägars verksamhet i förhållande till de bägge övriga verkens gör en jämförelse svår. Än större betydelse måste emellertid tillmätas den olikhet, som föreligger med avseende å respektive uppgifters art. Statens järnvägar ha att fullgöra en synnerligen nyanserad kommunikationsuppgift, under det att såväl statens vattenfallsverks som luftfartsverkets uppgifter äro av mera ensartad natur. Härav följer att de av utredningen påtalade olägenheterna av en kollegial lekmannastyrelse icke kunna göra sig gällande i samma omfattning eller med samma styrka inom de bägge sistnämnda verken som fallet kan tänkas bliva vid statens järnvägar.

Det har slutligen sagts, att den omständigheten, att förslag om kollegial

lekmannastyrelse vid flera tillfällen framförts, skulle vara ett kriterium på behovet och ändamålsenligheten av en sådan styrelseform. Att dessa förslag icke genomförts, bör enligt utredningens mening tvärtom ge anledning till betänksamhet.

Det är klart, att förhållandena ändrats i olika avseenden, sedan förslag om en kollegial lekmannastyrelse för statens järnvägar framfördes på 1920-talet. Utredningen har emellertid vid sin prövning av frågan kommit till samma resultat som statsmakterna vid tidigare tillfällen, nämligen att nackdelarna med en sådan styrelseform väga tyngre än fördelarna. Utredningen anser därför, att den nuvarande fackmannastyrelsen med generaldirektören såsom ensam beslutande bör bibehållas. Den bör emellertid kompletteras med ett rådgivande lekmannainslag, som är effektivare än den nuvarande ordningen med fullmäktige och järnvägsråd. Detta spörsmål behandlas under närmast följande avdelning.

## VI. Fullmäktigeinstitutionen.

---

### Nuvarande utformning.

Järnvägsfullmäktigeinstitutionen tillkom år 1908. Fullmäktiges ställning och befogenheter, sådana de fastlades i 1908 års instruktion, voro praktiskt taget desamma som nu.

Enligt gällande bestämmelser skall järnvägsstyrelsen vid behandling av vissa frågor förstärkas med två järnvägsfullmäktige. Vid förfall för någon av dem inträder en suppleant. Järnvägsfullmäktig åligger att såsom ledamot i styrelsen meddela upplysningar och råd samt deltaga i överläggning i ärende, vid vars avgörande i styrelsen han är närvarande. Fullmäktig har rätt och skyldighet att i förekommande fall till protokollet låta anteckna avvikande mening.

Järnvägsfullmäktige och deras suppleant förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av två år, dock att för det fall, att två fullmäktige samtidigt skola förordnas, förordnandet för den ene av dem meddelas för en tid av tre år.

Efter kallelse av generaldirektören skola fullmäktige närvara vid föredragning av dels ärenden, som avse järnvägsförvaltningens organisation, dels frågor rörande grunderna för personalens avlöningsförhållanden, dels ock vid viktigare beslut i större ärenden av företrädesvis praktisk ekonomisk innebörd, såsom större upphandlingar, anläggning av ny statsbana, inköp av enskild järnväg, viktigare avtal med utländska förvaltningar, taxe- och samtrafiksfrågor av principiell betydelse, de årliga sommar- och vintertidtabellerna, anslag till nya byggnader och anläggningar av större omfattning, större om- och tillbyggnader samt kostnadsstat.

Fullmäktig *skall* vidare närvara vid föredragning även av annat ärende, om generaldirektören anser så böra ske, och *äger*, om han så önskar, närvara och anföra sin mening vid föredragning av ärende, i vars handläggning han icke kallats att deltaga.

Fullmäktigsuppleanten må efter kallelse av generaldirektören närvara vid och deltaga i behandling av särskilt viktigt ärende, även utan att förfall anmälts för ordinarie fullmäktig men äger då ej deltaga i ärendets avgörande.

Om ärende, som är av sådan beskaffenhet, att järnvägsfullmäktige böra höras, är så brådskande, att fullmäktige icke hinna tillkallas, skall beslutet anmälas vid nästa sammanträde, i vilket fullmäktige deltaga.

### Tidigare förslag om utökning av antalet fullmäktige.

Frågan om utökning av antalet järnvägsfullmäktige upptogs av Kungl. Maj:t i proposition till 1920 års riksdag. Närmaste anledningen härtill var, att generaldirektören för statens järnvägar i en P. M. till departementschefen framhållit angelägenheten av att fullmäktigeinstitutionen utvidgades, så att styrelsen tillfördes särskild sakkunskap även på det sociala området. Denne tredje fullmäktige skulle deltaga i ärenden rörande personalens avlönings- och anställningsvillkor, tjänstgöringstid och tjänstgöringsförhållanden, instruktioner för personalen etc. Såsom benämning föreslogs socialfullmäktig eller personalfullmäktig.

Departementschefen anförde bl. a., att en för uppdraget kvalificerad, utom verket stående person borde förordnas att på samma sätt och i samma ordning som övriga järnvägsfullmäktige deltaga i arbetet i styrelsen, företrädesvis vid handläggning av ärenden med social innebörd.

Det framlagda förslaget vann dock icke riksdagens godkännande.

I motionerna I:49 och II:91 vid 1947 års riksdag föreslogs, att en särskild personalfullmäktig och en fjärde järnvägsfullmäktig skulle tillsättas. Den senare skulle företräda den stora allmänheten och dess syn på trafikfrågorna. Han skulle därför i första hand deltaga i ärenden rörande större tidtabellsändringar, taxeändringar, nya reseformer, socialt betingade ändringar av transportavgifter, samarbete med organisationer på reselivets område samt ändring av driftsformer och teknisk standard.

Motionerna föranledde icke någon riksdagens åtgärd. Riksdagen förutsatte dock, att frågan skulle komma under bedömande vid den redan då beslutade utredningen rörande statens järnvägars organisation.

### Utredningens förslag.

Utredningen har under närmast föregående avdelning uttalat sig för lämpligheten och behovet av en till järnvägsstyrelsen knuten lekmaninstitution. Då ansvaret för statsbaneföretaget enligt utredningens mening alltjämt bör odelat påvila verkets ledning, bör denna lekmaninstitutionens uppgift liksom järnvägsfullmäktiges vara enbart rådgivande.

Den nuvarande fullmäktigeinstitutionen är för liten för att kunna ge ett representativt och tillräckligt nyanserat uttryck för de synpunkter hos intressegrupper utanför verket, som böra få tillfälle att göra sig gällande

och som kunna vara av värde för verksledningen. Antalet medlemmar bör därför ökas, så att en allsidigare representation erhålles. Dessutom böra de delta i förvaltningen i större utsträckning än hittills varit fallet. Verksamhetsområdet bör alltså vidgas och arbetet även i övrigt effektiviseras.

Benämningen järnvägsfullmäktige ger knappast ett riktigt uttryck för vad här avses. Utredningen vill i stället föreslå benämningen *förvaltningsråd*.

Antalet ledamöter i förvaltningsrådet bör lämpligen bestämmas till sex. De böra väljas så, att de tillsammans bilda en så allsidig representation som möjligt. Enligt utredningens mening bör alltså inom förvaltningsrådet finnas, förutom någon talesman för reselivet, representanter för såväl företagare som anställda inom olika grenar av näringslivet. Något behov av suppleanter synes utredningen icke förefinnas.

Förvaltningsrådets ledamöter böra förordnas av Kungl. Maj:t utan formligt förslag från intresseorganisationer. Med hänsyn till uppgiftens natur är det av vikt, att mandattiden blir tillräckligt lång för att ledamöterna skola kunna intränga i och behärska hithörande ofta nog invecklade spörsmål. Utredningen vill föreslå, att den bestämmes till sex år. Lämpligen böra ledamöterna förordnas så, att mandattiden icke utlöper för samtliga vid samma tidpunkt. Ledamöterna av förvaltningsrådet böra tillerkännas fast årsarvode. Såväl för att ekonomiska skäl icke skola stå i vägen för ledamotskap som i betraktande av de ökade insatser, man här vill påräkna, torde arvodet icke böra understiga 5.000 kronor. Dessutom bör visst sammanträdesarvode utgå.

Varje medlem av rådet skall beträffande de ärenden, i vilkas behandling han deltagit, ingå såsom ledamot i styrelsen och i denna sin egenskap meddela upplysningar och råd samt delta i överläggningarna. Om generaldirektören fattar beslut, som strider mot närvarande ledamots åsikt, skall denne låta till protokollet eller på annat sätt anteckna sin skiljaktiga mening.

Förvaltningsrådets ledamöter böra såsom redan antytts delta i styrelsearbetet i större utsträckning än vad järnvägsfullmäktige gjort. De skola sålunda enligt utredningens mening närvara vid föredragning av dels de ärendesgrupper, i vilkas behandling fullmäktige för närvarande delta, varvid dock gruppen »viktigare beslut i större ärenden av företrädesvis praktisk ekonomisk innebörd» bör givas en vidare omfattning än den hittills i praktiken fått, dels ock de ärendesgrupper, som för närvarande underställas järnvägsrådet. Dessutom bör generaldirektören icke blott ha rätt utan även vara angelägen att inkalla förvaltningsrådet vid behandling av andra ärenden, där rådets synpunkter kunna vara av betydelse.

Utredningen anser vidare, att såväl förvaltningsrådet som ledamot av detsamma bör äga initiativrätt och följaktligen kunna påfordra, att rådet skall delta i behandlingen av visst ärende och likaså att viss fråga skall

upptagas till behandling i styrelsen. Utredningen förutsätter givetvis härvid, att rådet skall ha möjlighet att, om så befinnes lämpligt, sammanträda för enskilda överläggningar.

För att effektivisera förvaltningsrådets verksamhet böra ledamöterna i god tid före varje sammanträde eller — om så med hänsyn till respektive frågors art och omfattning är lämpligare — vid sammanträdet erhålla uttömmande information i de ärenden, som skola behandlas i styrelsen. De skola med andra ord ha samma möjligheter till förberedelser som fackmannaledamöterna och dessutom lämnas de ytterligare upplysningar, som kunna erfordras med hänsyn till att de icke äro fackmän.

Ett på ovan angivet sätt organiserat förvaltningsråd utesluter behovet av det nuvarande järnvägsrådet och dess arbetsutskott. Järnvägsrådet inrättades år 1902 och har till uppgift dels att avge yttranden i de av Kungl. Maj:t till rådet hänskjutna ärenden, som angå förhållandet mellan statens järnvägar och trafikanterna å dessa eller i samtrafik med dem stående järnvägar, dels ock att framställa förslag i frågor, som äga sammanhang med dessa ärenden. Järnvägsrådet består av 25 ledamöter och dess arbetsutskott av 7. Järnvägsrådet har sammanträtt ytterst sällan (fr. o. m. 1940 tre gånger), och ej heller dess arbetsutskott har hållit något större antal sammanträden (fr. o. m. 1940 nio). Då förvaltningsrådet kommer att bringa verksledningen i nära kontakt med olika grenar av näringslivet, får utredningen föreslå, att järnvägsrådet och dess arbetsutskott icke vidare bibehållas.

## VII. Byrå- och kontorsindelningen.

### Kortfattad historik.

I början av 1900-talet var järnvägsstyrelsen organiserad enligt det s. k. överdirektörssystemet. Var och en av de fyra huvudavdelningarna, administrativa avdelningen, banavdelningen, maskinavdelningen och trafikavdelningen, förestods av en överdirektör. Varje avdelning var indelad i byråer, var och en med en byrådirektör som chef. Byrådirektörerna skötte beredningen av ärendena, medan föredragningen inför generaldirektören verkställdes av överdirektörerna.

År 1908 inrättades en befattning som överdirektör och souschef samt indrogos avdelningsföreståndarna, d. v. s. de fyra överdirektörerna. I stället blevo byrådirektörerna föredragande. År 1915 inrättades ytterligare en befattning som överdirektör och souschef samt ändrades byrådirektörernas benämning till byråchef. De två överdirektörs- och souschefsbefattningarna indrogos sedermera.

Då utredningen i det följande kommer att framförallt uppehålla sig vid trafik- och taxebyråerna samt ekonomibyrån, skall här lämnas en kortfattad redogörelse för dessa byråers uppkomst.

**Trafikbyråerna.** Trafikärendena behandlades till en början på trafikavdelningen tillsammans med bl. a. taxeärendena. I slutet av 1800-talet delades avdelningen på en trafikbyrå och en taxebyrå. För båda byråerna sköttes föredragningen av överdirektören för trafikavdelningen. År 1908, då överdirektörssystemet slopades, fördelades trafikärendena på en trafikbyrå och en tidtabellsbyrå (tidtabells- och vagnfördelningsärenden). År 1917 utökades antalet byråer med en och genomfördes följande arbetsfördelning, nämligen

första trafikbyrån: ärenden av organisatorisk och ekonomisk art, säkerhets- och instruktionsväsendet samt personalfrågor,

andra trafikbyrån: ärenden rörande lägenheter för godsbefordring, godsvagnarnas utnyttjande och disposition samt godsvagnssamtrafiken,

tidtabells- och vagnbyrån: ärenden rörande lägenheter för personbefordran, tågens gång, vagnsättens sammansättning, utnyttjandet och dispositionen av personvagnarna, milkontrollen, personvagnsamtrafiken m. m.

År 1932 genomfördes den senaste ändringen av större betydelse beträf-

fande trafikbyråernas organisation och trafikärendenas handläggning. Då tillkom *drifftjänstbyrån*, som från ban-, maskin- och de tre trafikbyråerna övertog ärendena om drifftjänstens ordnande genom reglementen och andra föreskrifter, ärendena om personalens anställning, befordran och numerär samt driftkostnadsstaternas beredning och övervakande. Vid samma tillfälle indrogs första trafikbyrån och ändrades de båda andra trafikbyråernas benämning till *godstrafikbyrån* och *persontrafikbyrån*.

I detta sammanhang kan nämnas att på förslag av besparingsberedningens järnvägssakkunniga en särskild organisationsavdelning inrättades inom drifftjänstbyrån år 1942 med uppgift att verkställa arbetsstudier, omfattande drifftjänstens alla grenar och förrådsväsendet.

**Taxebyråerna.** Taxeärendena handlades såsom förut nämnts till en början på trafikavdelningen, där i slutet på 1800-talet en särskild taxebyrå inrättades. Dithörande ärenden tillsammans med trafikärendena föredrogos av överdirektören för trafikavdelningen. År 1901 hade emellertid behovet av en särskild föredragande för taxefrågor blivit så stort, att föreståndaren för taxebyrån förordnades att direkt inför generaldirektören föredraga ärenden berörande taxebyrån och kontrollkontoret. År 1908 fördelades taxeärendena på tre byråer, nämligen en persontaxebyrå samt en inrikes och en utrikes godstaxebyrå, vilkas föreståndare voro föredragande för respektive ärenden. Till taxebyråerna voro även förlagda restitutions- och skadeståndsärendena. Från och med år 1915 sammanfördes de tre taxebyråerna till två, nämligen inrikes taxebyrån och utrikes taxebyrån, var och en behandlande såväl person- som godstrafik.

Senare överfördes skadeersättningsärendena från taxebyråerna till en självständig avdelning. År 1928 erhöll avdelningen även restitutionsärendena från taxebyråerna och godsregleringsärendena från andra trafikbyrån. Avdelningen benämnes reklamationskontoret och dess chef är föredragande inför styrelsen.

Nedsättningsärendena i godstrafik överlämnades efter första världskrigets slut till en särskild tjänsteman inom inrikes taxebyrån. Senare inrättades en särskild avdelning för dessa ärenden, fortfarande formellt lydande under inrikes taxebyrån men i realiteten helt fristående med föreståndaren som självständig föredragande. Från och med år 1936 benämndes avdelningen godsfraktkontoret.

År 1928 överflyttades från inrikes taxebyrån till den nyinrättade ekonomibyrån »ärenden angående de grundläggande ekonomiska elementen för statens järnvägars taxebyggnad samt löpande taxeärenden av större ekonomisk räckvidd».

På förslag av en inom järnvägsstyrelsen tillsatt kommitté genomfördes år 1941 den organisation, som ännu gäller. Till *persontaxebyrån* överfördes inrikes och utrikes taxebyråernas persontrafikavdelningar, persontrafik-

byråns reklamavdelning och reklamationskontorets avdelning för biljett-restitutioner. Sedermera lades under denna byrå även järnvägsmuseum, tidigare under kanslibyrån, och den nyinrättade statens järnvägars presstjänst. År 1946 slutligen utökades byrån med en ny avdelning för resebyrå-administration och persontrafikvärvning. Till *godstaxebyrån* överfördes inrikes och utrikes taxebyråernas godstrafikavdelningar, godsfraktkontorets ärenden samt reklamationskontorets avdelning för restitutioner i godstrafik. Inrikes och utrikes taxebyråerna samt godsfraktkontoret indrogos samtidigt härmed.

**Ekonomibyrån.** År 1906 framfördes förslag om att taxebyrån skulle benämnas kommersiella avdelningen och att där skulle å ordinarie stat anställas ett matematiskt biträde med byrådirektörs tjänsteställning. Denne skulle ha till huvudsakligt åliggande att för den kommersiella avdelningens räkning utföra eller leda utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden. Dessutom skulle han, i den mån så läte sig göra, dels å ifrågasvarande avdelning biträda med annat erforderligt arbete, dels ock för andra avdelningars räkning verkställa behövliga matematiska utredningar. På grund av detta förslag inrättades år 1908 på inrikes taxebyrån en matematikerbefattning. Detta innebar i realiteten, att en extra tjänst i notariegraden omvandlades till en ordinarie och samtidigt höjdes. Denna matematikerbefattning flyttades år 1915 till administrativa byrån, där en särskild avdelning för ekonomiska utredningar bildades.

År 1928 tillkom den nuvarande ekonomibyrån. Den övertog från administrativa byrån samtliga ekonomiska, koncessions- och statistiska ärenden samt från kameralbyrån bokförings-, kassa- och andra kamerala ärenden.

#### Förslag under senare tid.

År 1943 föreslog *besparingsberedningens järnvägssakkunniga*, att ett organ för järnvägsekonomisk planering och forskning skulle inrättas inom järnvägsstyrelsen. Förslaget har i så måtto realiserats, att en utredningsavdelning successivt uppbyggts inom ekonomibyrån.

Vidare har förslag om en befattning som överdirektör och souschef framförts av *1944 års trafikutredning*. Överdirektören skulle vara chefens närmaste man med särskilt ansvar för ärendenas ekonomiska bedömning. I formellt hänseende skulle hans uppgifter alltefter generaldirektörens bestämmande vara av två slag. Å ena sida skulle han kunna fatta formliga beslut i generaldirektörens ställe, och å andra sidan skulle han leda beredningen av vissa frågekomplex utan att i dessa fatta beslut. Vidare hemställde trafikutredningen, att det måtte uppdragas åt järnvägsstyrelsen att utreda spörsmålet om inrättande av en kommersiell byrå och ett tjänsteställe för teknisk underrättelsetjänst inom styrelsen.

Järnvägsstyrelsen framhöll i skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 januari 1947, att ekonomibyråns ram vore för trång. Erfarenheten hade visat, att det icke vore möjligt att samordna ansvaret för de ofta förekommande stora utredningarna med ledningen av de byrån åvilande finansiella ärendena. Från byråchefen å ekonomibyrån borde därför till en särskild föredragande överflyttas vad styrelsen benämnde järnvägspolitiska ärenden samt därmed sammanhängande större utredningar. Styrelsen hemställde, att en ordinarie byråchefsbefattning skulle inrättas för detta ändamål.

### Trafik- och taxebyråernas nuvarande organisation.

*Persontrafikbyrån* är organiserad på fyra avdelningar med följande huvuduppgifter:

tidtabellsavdelningen utformar persontågsplanen och redigerar tidtabellsverket i dess helhet, utarbetar för res- och expressgodstrafiken erforderliga planer, planlägger i samarbete med övriga avdelningar alla åtgärder för persontrafikens avveckling vid olika helger och andra trafiktappar samt övervakar tågföringen;

vagnavdelningen sammansätter de personförande tågen och svarar för personvagnsparkens utveckling och standard;

allmänna avdelningen övervakar den allmänna persontransporttjänsten och utfärdar för denna erforderliga föreskrifter samt svarar för den interna kamerala tjänsten på byrån;

reseavdelningen ordnar alla viktigare resor av extraordinär natur, vare sig dessa ske i järnvägens egen eller i privat regi, samt övervakar och utfärdar erforderliga bestämmelser för sovvagnstrafiken.

*Godstrafikbyrån* är organiserad på två avdelningar med i stort sett följande arbetsområden:

transportavdelningen utarbetar dels allmänna bestämmelser om gods-transporttjänsten, dels godstågsplanen, dels ock transportplanerna för olika transportsätt och godsslag samt handlägger löpande ärenden rörande olika slag av transporter och med denna tjänst sammanhängande angelägenheter;

vagnavdelningen utarbetar motsvarande bestämmelser för godsvagnstjänsten och ombesörjer den centrala godsvagnsfördelningen i såväl svensk som utländsk trafik samt handlägger vidare alla ärenden, som röra godsvagnsparkens storlek och sammansättning, vagnars och lasttillbehörs användning, privatvagnar m. m. ävensom uträkningen och redovisningen av hyror i godsvagnsamtrafiken.

*Persontaxebyrån* är organiserad på sju avdelningar med nedannämnda huvuduppgifter:

avdelningen för inländsk trafik utformar reglementariska taxe- och expeditionsbestämmelser beträffande person-, resgods- och expressgodstrafiken inom Sverige samt övervakar dessa bestämmelsers tillämpning och efterlevnad, beviljar taxenedsättningar samt träffar överenskommelser och utfärdar föreskrifter om samtrafik med andra trafikföretag inom landet;

avdelningen för trafik med utlandet har beträffande den internationella trafiken samma arbetsuppgifter som nyssnämnda avdelning i fråga om trafiken inom Sverige och handhar försäljningsöverenskommelser med resebyråer i in- och utlandet;

avdelningen för biljettrestitution handhar alla slag av biljettrestitutioner jämte därtill hörande skriftväxling och avräkningar med främmande förvaltningar;

resebyrå- och reseackvisionsavdelningen, som är under uppbyggnad, är avsedd för den administrativa och kommersiella ledningen av statens järnvägars resebyråorganisation och skall vara det centrala organet för statens järnvägars persontrafikvärvning;

reklamavdelningen omhänderhar statens järnvägars hela reklam jämte därtill hörande upplysningsverksamhet;

presstjänsten utgör det centrala förbindelseorganet mellan statens järnvägar samt den in- och utländska tidningspressen;

järnvägmuseet samlar och bevarar föremål och uppgifter om järnvägarna för att visa dessas historia.

*Godstaxebyrån* är fördelad på tre avdelningar med följande huvuduppgifter:

allmänna inrikesavdelningen handlägger ärenden angående järnvägs- trafikstadgan, godstaxor och avståndstabeller, godssamtrafik, godsforsling inom stationsort, godsexpeditionsföreskrifter, frakttrestitutioner m. m.;

kommersiella avdelningen handhar godstrafikvärvningen i inländsk trafik bl. a. genom fraktnedsättningar, utbildningen av personal härför samt inspektion av kundtjänsten;

utrikes avdelningen har beträffande utlandstrafiken i stort sett samma arbetsuppgifter som allmänna inrikes avdelningen i fråga om trafiken inom Sverige.

### Utredningens förslag.

Utredningens i det föregående framförda förslag beträffande styrelseformen bygger på bl. a. den förutsättningen, att beslutanderätten inom järnvägsstyrelsen i alla viktigare ärenden skall utövas av generaldirektören. Såsom förut nämnts har förslag framkommit om inrättande av en souschefsbeftattning, till vars innehavare skulle överlåtas generaldirektörens beslutanderätt i viss utsträckning. För egen del har utredningen icke

kunnat undgå att ställa sig tveksam härtill. Erfarenheterna inom statens järnvägar från tidigare år kunna icke åberopas till stöd för en sådan åtgärd utan snarare tvärtom. Verkschefen bör själv — givetvis i intimt samarbete med sina fackkunniga medarbetare — leda utvecklingen och bära ansvaret för förvaltningen, dock utan att tyngas med tidsödande föredragningar i rutinärenden. Beslutanderätten beträffande sådana ärenden kan med fördel överlätas på cheferna för byråerna eller, om så befinnes lämpligt, dem underställda avdelningsföreståndare. Så har också skett i viss utsträckning. Det vill emellertid synas utredningen som om man skulle kunna gå än vidare på den inslagna vägen.

Enligt utredningens mening bör det nuvarande systemet med byråer direkt under verkschefen bibehållas. Något behov av souschefsbefattning synes däremot icke förefinnas. Med utgångspunkt härifrån kommer utredningen att i det följande uteslutande uppehålla sig vid byråindelningen såsom sådan. Vidare kommer utredningen att till behandling upptaga den organisatoriska inplaceringen av de nu utanför byråindelningen stående kontoren. Det bör därvid förutskickas, att utredningen ansett frågan om personaluppsättningen inom de olika byråerna och kontoren falla utanför utredningsuppdraget. Bortsett från att en undersökning i detta hänseende skulle avsevärt fördröja arbetet, synes det utredningen mest ändamålsenligt, att spørsmålet i första hand blir föremål för järnvägsstyrelsens överväganden efter det statsmakterna tagit ställning till de organisationsförslag, utredningen framför.

Trafik- och taxebyråerna. Ett närmare studium av de fyra trafik- och taxebyråernas arbetsuppgifter visar, att ett mer eller mindre intimt samarbete i olika hänseenden äger rum mellan vissa av dessa byråer. Beträffande detta samarbete må följande nämnas.

Mellan persontrafikbyrån och godstrafikbyrån sker samarbete beträffande tidtabellen och dess utformning. Persontrafikbyrån organiserar tidtabellsarbetet i stort och svarar för tidtabellens rent tekniska utformning, utfärdar därför erforderliga anvisningar och föreskrifter samt iordningställer i samråd med godstrafikbyrån det slutliga fastställelseinstrumentet. Medan persontrafikbyrån är huvudredaktör för tidtabellsverket i dess helhet, är tidtabellens anpassande efter föreliggande transportbehov, tekniska resurser och ekonomiska synpunkter uppdelat på persontrafikbyrån i fråga om persontågsplanen och på godstrafikbyrån i fråga om godstågsplanen. För varje tidtabellsperiod utarbetas detaljerade transportplaner för bl. a. resgods, expressgods och ilgods. De två förstnämnda transportslagen handhas av persontrafikbyrån och ilgodstransporterna av godstrafikbyrån. På sista tiden ha emellertid planerna för dessa godsslag sammanslagits. Ett intimt samarbete mellan de båda trafikbyråerna erfordras även i dessa ärenden.

Mellan persontrafikbyrån och persontaxebyrån äger samråd rum beträf-

fande praktiskt taget alla särskilda researrangemang, vare sig dessa ske på styrelsens eget initiativ eller på framställning utifrån. Sålunda måste t. ex. vid persontaxebyråns handläggning av ärenden angående allmänna eller särskilda nedsättningar för större resor samråd ske med persontrafikbyrån i syfte att nedsättning i görligaste mån medges för resor endast sådana dagar eller perioder och med sådana tåg, som äro lämpliga ur transportsynpunkt. Därvid bestämes även vilka särskilda transportåtgärder styrelsen behöver beordra. På samma sätt måste vid persontrafikbyråns handläggning av alla större researrangemang för kongresser, utställningar m. m. samråd i avgiftsfrågorna ske med persontaxebyrån.

Även mellan godstrafikbyrån och godstaxebyrån förekommer ett intimt samarbete. För att kunna bedöma lämpligheten av att bevilja fraktnedsättningar för vissa transporter måste godstaxebyrån samråda med godstrafikbyrån angående möjligheten att tillhandahålla vagnar och utnyttja dem i tomvagnsriktningen.

Mellan persontaxebyrån och godstaxebyrån erfordras mera sällan samarbete.

Trafik- och taxeärendena äro alltså vid statens järnvägar fördelade på icke mindre än fyra byråer. I andra europeiska länder äro dessa frågor, såvitt utredningen har sig bekant, i allmänhet uppdelade på ett mindre antal enheter. Utredningen anser, att det måste vara fördelaktigt, om en sådan arbets- och ansvarsfördelning beträffande trafik- och taxefrågor kunde genomföras, att en koncentration av ärendenas handläggning uppnåddes. Därigenom skulle förutsättningarna för en enhetlig ledning och en ändamålsenlig planering bliva större än vid en splittrad handläggning av ifrågavarande ärenden. Den nuvarande organisationen av trafik- och taxebyråerna medför vidare, att samråd mellan vissa av dessa byråer måste äga rum i mycket stor omfattning. Även om denna ordning visat sig för närvarande fungera tillfredsställande, finnes enligt utredningens mening anledning befara, att den under ogynnsamma omständigheter skulle kunna medföra svårigheter i arbetet till förfång för verksamheten, något som enligt vad för utredningen uppgivits tidigare också varit fallet. Härtill kommer att samråd i och för sig fördröjer ärendenas avgörande och tynger arbetet. Det synes därför utredningen höra eftersträvas att på ett eller annat sätt under ett mindre antal byråenheter sammanföra de ärendesgrupper, som handläggas å här berörda fyra byråer.

Inom utredningen har diskuterats olika möjligheter för sammanslagning av byråerna. Sålunda har framkastats tanken att sammanföra de fyra byråerna till en enda enhet. På grund av arten och mängden av de arbetsuppgifter, som åvila byråerna, har utredningen dock icke ansett en sådan lösning genomförbar. Ett annat alternativ tager sikte på en sammanslagning av byråerna till två. Härvid ha tvenne möjligheter övervägts. Den första innebär, att å ena sidan persontrafiken och godstrafiken samt å andra sidan

persontaxan och godstaxan skulle sammanföras till en byrå. Enligt den andra möjligheten skulle sammanslagningen ske så, att persontrafik- och persontaxeärendena lades på en byrå samt godstrafik- och godstaxefrågorna på en. Slutligen har diskuterats en sådan fördelning av ärendena, att av de fyra byråerna bildades tre.

En sammanslagning av å ena sidan trafik- och å andra sidan taxebyråerna ter sig åtminstone ytligt sett fördelaktig i så måtto, att man skulle få en enda trafikbyrå och en enda taxebyrå, därvid den sistnämnda med hänsyn till arbetsuppgifternas art skulle fungera som kommersiell byrå. Vid de överläggningar, utredningen haft med företrädare för berörda tjänsteställen inom järnvägsstyrelsen, hävdades emellertid av flertalet, att en sådan anordning icke skulle vara ändamålsenlig. Även om en del ansågo det bäst att bibehålla alla fyra byråerna, hade flertalet dock den uppfattningen, att om en sammanslagning skulle ske erfarenheterna rörande kontakten de olika byråerna emellan i det dagliga arbetet i vart fall talade emot en sammanslagning av de båda trafikbyråerna för sig och de båda taxebyråerna för sig. Vid sådant förhållande har utredningen ansett sig böra låta tanken på denna lösning förfalla.

Alternativet med en sammanslagning av persontrafik- och persontaxebyråerna till en byrå samt godstrafik- och godstaxebyråerna till en innebär, att gränserna mellan de olika byråernas arbetsuppgifter skulle dragas mellan trafikslagen. Fördelen med en sådan sammanslagning skulle framförallt vara, att handläggningen av trafik- och taxefrågorna inom respektive trafikslag skulle knytas fastare samman. Detta skulle icke minst med tanke på konkurrensen med biltrafiken vara av betydelse vid behandlingen av de mycket viktiga nedsättningsärendena i godstrafik. För dessas bedömning erfordras nämligen kännedom om bl. a. vagnställningen och tomvagnsriktningen samt möjlighet att dirigera den senare.

Även i fråga om den av utredningen ifrågasatta tredelningen av byråerna ha tvenne möjligheter övervägts.

Den ena innebär, att godstrafikbyrån skulle indragas och därifrån till persontrafikbyrån överföras transport- och tidtabellsärendena samt till godstaxebyrån gods-vagnsärendena. Genom en överflyttning av godstrafikbyråns transport- och tidtabellsärenden till persontrafikbyrån skulle bl. a. avvägningen av hela tågbehovet för såväl person- som godstrafik och hela tidtabellens utformning samt utarbetandet av i varje fall den övervägande delen av transportplanerna komma att ligga på en och samma byrå. Genom överflyttningen till godstaxebyrån av godstrafikbyråns vagnavdelning skulle förut berörda fördelar beträffande nedsättningsärendena i godstrafik ernås. Vid en sammanslagning i enlighet med vad här ifrågasatts kan vidare övervägas att från persontrafikbyrån till persontaxebyrån överflytta vissa ärenden, främst de som handläggas å persontrafikbyråns reseavdelning.

Enligt den andra möjligheten för en tredelning av byråerna skulle persontrafik- och persontaxebyråerna sammanslås, under det att godstrafik- och godstaxebyråerna skulle bibehållas i stort sett oförändrade. Detta alternativ skulle alltså huvudsakligen tillgodose önskemålen om en intimare samordning av de många ärenden, i vilka med nuvarande organisation fordras ett intimt samarbete på persontrafikens område.

Såväl uppdelningen på två som uppdelningen på tre byråer medför påtagliga fördelar i förhållande till nu bestående ordning. För egen del har utredningen stannat för att förorda en sammanslagning av å ena sidan persontrafik- och persontaxebyråerna samt å andra sidan godstrafik- och godstaxebyråerna. Det för utredningen avgörande motivet har härvid varit, att den ökade koncentration, som denna sammanslagning skulle leda till, synes erbjuda de största möjligheterna till rationalisering och effektivitet samt dessutom medföra viss kostnadsbesparing.

Utredningen bortser icke från att det även mot ett sammanförande av fyra byråer till två kan invändas, att de bägge byråenheterna bliva alltför stora. De sammanslagna byråerna skulle dock ej beträffande personalantalet bliva större än vissa av de nuvarande byråerna. Personalantalet bör emellertid enligt utredningens mening icke vara avgörande. Frågan blir då, om antalet ärenden inom byråerna skulle bli så stort, att byråchefernas arbetsbörda skulle alltför mycket ökas. Utredningen är icke av den uppfattningen. Här må till en början framhållas, att såväl reklamavdelningen som presstjänsten och museiverksamheten i det följande föreslås överflyttade till andra byråer eller tjänsteställen. Utredningen räknar vidare med att byråcheferna genom rationalisering och decentralisering kunna avlastas vissa arbetsuppgifter. Det torde sålunda finnas möjlighet att överlåta på byråchefernas närmaste medhjälpare att handlägga interna byråangelägenheter och enligt givna direktiv avgöra ett flertal rutinärenden. Skulle det visa sig erforderligt, torde byråcheferna vidare vid föredragning inför generaldirektören av vissa ärenden kunna biträdas av medarbetare, antingen så att dessa i byråchefens närvaro föredraga dessa ärenden eller så att de svara för de detaljupplysningar, som kunna påkallas. Ett sådant förfaringsätt tillämpas redan nu i viss utsträckning. Det bör kunna ytterligare utvecklas så, att byråcheferna kunna ägna mera intresse och tid åt de stora frågorna och åt planeringen av verksamheten. För godstrafikens del skulle detta framförallt få betydelse för trafikvärningen och kundtjänsten. Utredningen kan följaktligen icke finna någon risk föreligga för att den föreslagna anordningen med endast två byråer skulle komma att visa sig mindre lämplig. Tvärtom är utredningen av den uppfattningen, att här föreslagen koncentration med därav följande förenkling och ökad smidighet i ärendenas handläggning skall komma att bliva till verklig fördel och underlätta tillgodoseendet av såväl det allmänna som trafikanternas berättigade intressen.

De efter sammanslagningen bildade bägge nya byråerna böra benämnas persontrafikbyrån respektive godstrafikbyrån.

Beträffande resebyrå- och reseackvisitionsavdelningen, reklamavdelningen, pressavdelningen och järnvägmuseet, vilka för närvarande äro förlagda under persontaxebyrån, får utredningen anföra följande.

Resebyråerna lyda i personal- och lokalhänseende under linjebefälet, men den administrativa ledningen i övrigt samt den kommersiella ledningen i sin helhet ha sedan år 1946 koncentrerats till resebyrå- och reseackvisitionsavdelningen.

Enligt utredningens mening bör avdelningen hänföras till den nya persontrafikbyrån. För att åstadkomma en effektiv och slagkraftig organisation inom detta för persontrafiken viktiga område anser utredningen nödvändigt, att avdelningens föreståndare har en i viss mån självständig ställning. Detta bör enligt utredningens mening kunna åstadkommas även om han sorterar under chef för byrå. Det är vidare av vikt, att resebyråerna liksom övriga tjänsteställen, som ha kontakt med de resande, äro utrustade med tillräckligt antal för uppgifterna lämpade arbetskrafter. För att säkerställa att så blir fallet, har inom utredningen övervägts möjligheten och lämpligheten av att frigöra resebyråerna i såväl dessa ärenden som beträffande lokalfrågor från linjebefälet och i stället låta resebyråavdelningen sköta hela administrationen. Även om flera skäl tala för en på så sätt utformad omorganisation, anser sig utredningen dock icke böra förorda denna lösning. Utredningen förutsätter emellertid, att avdelningens föreståndare skall beredas tillfälle att uttala sig i personal- och lokalfrågorna samt att vederbörlig hänsyn skall tagas till de av honom framförda synpunkterna.

Före år 1941 handlades reklamärendena på olika byråer. Nämnda år överflyttades de till en särskild avdelning, som förlades till den då nyinrättade persontaxebyrån. Avdelningen skall tjäna företagets samtliga verksamhetsgrenar och tjänsteställen. Avdelningens verksamhet är såväl utåtriktad mot allmänheten som inåtriktad mot personalen. Bland använda reklammedel kunna nämnas affischer, broschyrer och vikblad, annonser, filmförevisningar, ljusreklam, utställningar samt fönsterskyltningar.

Utredningen är väl medveten om behovet av en reklamavdelning och anser, att den har stora uppgifter att fylla, icke minst när det gäller att i konkurrens med övriga trafikmedel värva trafik. Då avdelningen bedriver reklam för alla byråers räkning, kan det råda delade meningar både om avdelningen överhuvud taget bör underställas någon byrå och om så sker under vilken byrå avdelningen bör förläggas. Såsom i det följande närmare utvecklas, har utredningen den principiella uppfattningen, att avdelningar och kontor i möjligaste mån böra bibehållas inom ramen för byråindelningen. Utredningen anser därför, att avdelningen alltjämt bör vara underställd byrå eller liknande tjänsteställe. Även om skäl kunna an-

föras för att förlägga avdelningen under chefen å den nya persontrafikbyrån, vill det dock synas utredningen som om avdelningen skulle få en i och för sig önskvärd mera fristående ställning gentemot de olika rörelsegrenarna, om den underställdes chefen för den ekonomiexpedition, utredningen i det följande förordar.

Statens järnvägars presstjänst inrättades år 1943. Ändamålet var att skapa en bättre kontakt mellan statens järnvägar samt pressen och övriga publicitetsorgan. Verksamheten utövas nu dels centralt av statens järnvägars pressavdelning under ledning av pressombudsmannen, dels ock lokalt under pressombudsmannens överinseende av de på distrikten placerade pressombuden. Statens järnvägars personaltidning, SJ-nytt, redigeras av pressavdelningen.

Då det med tanke på pressens och allmänhetens förtroende för statens järnvägars presstjänst kan vara av betydelse, att avdelningen icke har organisatoriskt samband med någon kommersiellt betonad byrå, synes avdelningen böra inplaceras på ett sätt, som är ägnat att framhäva dess objektivitet. Utredningen vill föreslå, att avdelningen flyttas till kanslibyrån. Under denna byrå torde även järnvägmuseet böra inordnas.

**Ekonomibyrån.** Arbetsuppgifterna på ekonomibyrån kunna uppdelas i två olika grupper. Till den ena höra bl. a. beräkningen av den behållna inkomsten, dispositionen av investeringsmedel, förvaltningen av fonder och andra tillgångar, bokföringen och kassaväsendet. Hit räknas alltså vad som kan benämnas kamerala ärenden. Till den andra gruppen höra de järnvägsekonomiska frågorna, till vilka äro att hänföra bl. a. ärenden angående de grundläggande ekonomiska elementen för statens järnvägars taxebyggnad, löpande taxeärenden av större ekonomisk räckvidd, utredningar av försäkringsteknisk och därmed jämförlig natur, andra ifrågakommande utredningar rörande järnvägsekonomiska förhållanden, fraktavtal av större ekonomisk betydenhet samt frågor om inköp av enskild järnväg.

Till byrån äro förlagda statistiska kontoret och kammarkontoret.

Under ekonomibyråns 20-åriga tillvaro har den endast en kort tid — omkring 4 år — kunnat förestås av den ordinarie byråchefen. Under den övriga tiden har denne haft i uppdrag att bereda olika större ärenden. Från och med år 1938, då frågan om ett mera allmänt förstatligande av enskilda järnvägar blev aktuell, ha förstatligandeärendena tagit en betydande del av hans tid i anspråk. Övriga byrån åvilande ärenden handläggas och föredragas av byråchefens närmaste man, vilken sedan år 1939 åtnjuter vikariatslön som byråchef.

Det har således under så gott som hela den tid ekonomibyrån existerat icke varit möjligt att på en och samma befattningshavare lägga ansvaret för såväl de kamerala ärendena som de järnvägsekonomiska ären-

desgrupperna. På grund härav framhöll järnvägsstyrelsen i förenämnda skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 januari 1947, att det vore angeläget att formellt ordna vad som i praktiken måst genomföras. Det borde därför till verkschefens förfogande finnas ett särskilt tjänsteställe för vad styrelsen benämnde järnvägspolitiska ärenden med en byråchef som föreståndare. Förslaget föranledde icke någon statsmakternas åtgärd, då det ansågs, att frågan borde komma under bedömande vid den redan då planerade organisationsundersökningen.

Utredningen är av den meningen, att den nuvarande ordningen med två byråchefer, en ordinarie och en tillförordnad, som föredragande för ärenden, vilka alla enligt arbetsordningen åvila en och samma byrå, icke är tillfredsställande. Utredningen anser sig därför böra ifrågasätta följande lösning av förevarande organisationsproblem.

De kamerala förvaltningsärendena äro av den art och omfattning, att de böra handläggas på en särskild kameralbyrå. Till denna byrås arbetsuppgifter bör även höra prövning av revisionsanmärkningar. På grund härav bör revisionskontoret, som nu är förlagt under kanslibyrån, anslutas till den nya kameralbyrån. Vidare böra kammarkontoret och huvudkassan hänföras till kameralbyrån, varjämte den för närvarande under kanslibyrån sorterande pensionsutbetalningsavdelningen bör inordnas under huvudkassan.

För närvarande synes icke något tjänsteställe inom styrelsen ha till uppgift att för hela verksamheten kontrollera och övervaka förhållandet mellan budgetbelopp och bokförda utgifter för drift och underhåll samt för ändrings- och nybyggnadsarbeten, d. v. s. i vad mån driftkostnads- och investeringsstaterna förverkligats. Detsamma synes gälla beträffande kontrollen över att utgifter avföras å de konton, som rätteligen böra belastas, samt att den totala utgiften för ombyggnader bestrides med investerings- och driftmedel i den proportion, som med hänsyn till ökningen i objektets tillgångsvärde kan anses skälig. Enligt utredningens mening skulle även en sådan kontroll- och övervakningsuppgift med fördel kunna förläggas till kameralbyrån.

Utredningen har uppmärksammat, att ärenden av kameral natur behandlas på ett flertal byråer. Om en kameralbyrå inrättas, synes dessa ärenden i lämplig utsträckning böra överföras till denna byrå.

Beträffande den andra sektorn av ekonomibyråns nuvarande arbetsuppgifter, de järnvägsekonomiska ärendena, anser utredningen det vara utomordentligt viktigt, att verkschefen till sitt förfogande har en i järnvägsekonomiska frågor sakkunnig tjänsteman. Denne bör biträda med de undersökningar, som äro nödvändiga för planeringen av de företagsmässiga åtgärderna på längre sikt beträffande såväl investerings- som prispolitiken samt prestationspolitiken i fråga om tidtabellsstandard, vagnstandard och trafikstandard i övrigt. Han bör alltså svara för den

ekonomiska samordningen. Han bör vidare handha de undersökningar och utredningar, som avse förhållandet till andra samfärdsmedel, d. v. s. kommunikationspolitiken i stort. Självfallet bör han deltaga i behandlingen av sådana till andra byråer hörande ärenden, som äro av större ekonomisk räckvidd, beröra väsentliga sidor av investerings-, pris- och produktionspolitiken eller äga samband med den kommunikationspolitiska planeringen. Däremot bör han icke ha att taga befattning med egentliga förvaltningsgöromål.

Den här ifrågasatta tjänstemannen bör ha samma tjänste- och löneställning som byråchef. Han bör sålunda ingå i styrelsen och vara direkt underställd generaldirektören samt föredraga de ärenden, som handläggas av honom. Med hänsyn till arbetsuppgifternas speciella natur och deras från tid till annan skiftande omfattning anser utredningen det dock icke behöfligt att inrätta en byrå för här berörda ändamål. Man synes i varje fall tillsvi vidare kunna stanna vid ett tjänsteställe av expeditions karaktär, förslagsvis benämnd ekonomiexpeditionen. Statistiska kontoret bör förläggas under expeditionen och i görligaste mån utnyttjas för ifrågakommande utredningsarbeten. Vidare bör reklamavdelningen förläggas dit. Beträffande organisationen i övrigt inom detta tjänsteställe torde det i likhet med vad utredningen i andra sammanhang förordat böra ankomma på järnvägsstyrelsen att med ledning av praktiska erfarenheter rörande utvecklingen vidtagna erforderliga åtgärder, därvid i första hand frågan om den organisatoriska inplaceringen av utredningsavdelningens arbete rörande ekonomisk planering och forskning bör övervägas. Vid större ansvällning av expeditionens arbetsuppgifter bör den fasta personalen kunna tillfälligt utökas med arbetskrafter från andra tjänsteställen.

Ekonomiexpeditionen bör icke blott utföra de undersökningar, som generaldirektören beordrar eller som expeditionens chef själv anser nödvändiga, utan även biträda med sådana ekonomiska utredningar, om vilka chef för byrå eller linjebefäl framställer begäran. Det förutsättes härvid, att verkschefen hålles underkunnig om expeditionens arbetsuppgifter samt att endast sådana utredningar och undersökningar ifrågakomma, som bedömas vara av påtagligt värde för statsbaneföretagets förvaltning och utveckling.

Övriga byråer. Såsom framhållits i den skrivelse, varmed förevarande del av utredningens betänkande överlämnas, har utredningen till en senare etapp av sitt arbete nödgats uppskjuta frågan om organisationen av statens järnvägars bilrörelse. Då det är möjligt, att utredningens förslag i denna del kan få återverkningar beträffande biltrafikbyråns uppgifter och organisation, har utredningen ansett sig icke heller böra nu medtaga biltrafikbyrån. Till denna återkommer utredningen alltså senare. Beträffande övriga här förut icke närmare berörda byråer har utredningen icke funnit

anledning föreslå några organisatoriska förändringar. Härvid bör dock framhållas, att utredningen icke ansett en detaljerad genomgång av ärendesfördelningen byråerna emellan innefattas i utredningens uppdrag. Skulle några jämkningar i detta hänseende befinnas lämpliga, förutsätter utredningen, att järnvägsstyrelsen liksom hittills vidtager erforderliga åtgärder.

Utredningen anser sig böra något beröra bantekniska byråns husbyggnadsavdelning och den under drifttjänstbyrån inordnade organisationsavdelningen.

För närvarande pågår särskild undersökning rörande statens järnvägars bostadsbyggnadsverksamhet. Ordföranden i den för detta ändamål tillsatta kommittén, f. d. landshövdingen Gärde, har inför utredningen redogjort för undersökningens hittillsvarande resultat och organisatoriska planer. Mot bakgrunden av denna redogörelse har utredningen funnit, att de resultat, till vilka berörda undersökning kan leda, icke komma att påverka den byråindelning inom järnvägsstyrelsen, som utredningen här förordar.

Såsom förut framhållits, tillkom den till drifttjänstbyrån hänfödda organisationsavdelningen på initiativ av besparingsberedningens järnvägssakkunniga. Avdelningen har till uppgift arbetsstudier inom drifttjänsten och förrådsväsendet. Nämnda sakkunniga framhöllo såsom särskilt viktigt, att arbetsstudier genomfördes beträffande de mest arbetskrävande områdena inom drifttjänsten, nämligen banunderhållet samt växlings-, godsmagasins- och omlastningsarbetet.

Erfarenheterna från olika områden, där arbetsstudier bedrivs, ge vid handen, att icke obetydliga rationaliseringsvinster kunna erhållas. Det torde vara ställt utom varje tvivel, att sådana studier ha en viktig uppgift att fylla även vid statens järnvägar. Enligt utredningens mening böra därför verkets olika arbetsområden även i fortsättningen ägnas en fortlöpande översyn i rationaliseringssyfte. Uppgiften bör emellertid begränsas härtill. Till stöd för krav på en utvidgning av verksamheten har återopats förhållandena vid motsvarande avdelning inom statens vattenfallsverk. Härvid torde i allmänhet ha förbisetts, att rationaliseringsavdelningens uppgifter där hittills huvudsakligen varit inriktade på verkets byggande verksamhet, under det att vid statens järnvägar tyngdpunkten ligger på driften.

Utredningen anser, att uppgifterna för statens järnvägars organisationsavdelning alltjämt böra begränsas till drifttjänsten och förrådsväsendet, under det att motsvarande arbetsuppgifter i fråga om övriga verksamhetsgrenar böra åvila dithörande personal.

Beträffande omfattningen av arbetsstudierna inom drifttjänsten är utredningen i stort sett av samma mening som besparingsberedningens järnvägssakkunniga. Organisationsavdelningen bör sålunda svara för de principiella frågorna samt dessutom verkställa arbetsstudier av större omfattning eller svårighetsgrad. Studier beträffande mindre arbetsområ-

den inom de olika sektionerna böra däremot utföras genom vederbörande linjebefäls försorg. Härför erfordras emellertid, att viss linjepersonal erhåller utbildning i fråga om arbetsstudieteknik. Detta synes kunna ske antingen genom kurser eller genom att lämpliga linjetjänstemän beordras tjänstgöra på organisationsavdelningen under viss tid och därunder utbildas bl. a. genom att deltaga i avdelningens arbetsstudier.

Organisationsavdelningen bör även i fortsättningen vara förlagd under drifttjänstbyrån, eftersom dess huvudsakliga uppgift faller inom denna byrås verksamhetsområde. Initiativ till undersökningar böra kunna väntas icke blott från avdelningen själv utan även från överinspektörerna för ban- respektive maskin- och trafiktjänsten liksom också från olika fackbyråer samt från linjebefälet. De uppslag till arbetseffektivisering, som kunna komma från linjepersonalen, böra utan dröjsmål vidareföras till drifttjänstbyrån, vars chef efter hörande av vederbörande överinspektör och organisationsavdelningens föreståndare har att bedöma om uppslaget skall överlämnas till organisationsavdelningen för erforderliga undersökningar. Resultatet av gjorda undersökningar, vare sig dessa leda till åtgärder eller icke, bör i lämplig omfattning snarast möjligt delges icke endast styrelseinstansen utan allt linjebefäl inom berörd avdelning av statsbaneverksamheten.

Såsom förut framhållits finnes för närvarande en särskild kontorsutredning för organisationsundersökningar av kontorsarbetet inom olika tjänsteställen vid statens järnvägar. Då det föreligger ett intimt samband mellan expeditionsgöromål och övrigt arbete i drifttjänsten, förefaller det utredningen naturligt, att kontorsutredningen inordnas under organisationsavdelningen.

Enligt direktiven har utredningen haft att undersöka, huruvida åt organisationsavdelningen eller eventuellt annat organ borde uppdragas teknisk forskning beträffande järnvägstjänsten samt teknisk underrättelseverksamhet inom områden, som falla utanför byråindelningen. Utredningen har kommit till den uppfattningen, att dessa spörsmål böra kunna ägnas tillräcklig uppmärksamhet inom de tekniska byråerna. Utredningen förutsätter härvid, att järnvägsstyrelsen på ifrågavarande område håller kontakt med internationella järnvägssammanslutningar. Enligt vad utredningen har sig bekant, har Nordiska järnvägsmannasällskapet för avsikt att upptaga ett interskandinaviskt samarbete beträffande hithörande spörsmål.

**Kontoren utanför byråindelningen.** Dessa äro kontrollkontoret, biljett- och blankettkontoret samt reklamationskontoret. Samtliga sortera direkt under generaldirektören. Som förut antytts anser utredningen, att det ur organisatorisk synpunkt är en fördel, om kontor och avdelningar i möjligaste mån äro inordnade under byråerna. Antalet byråer inom järnvägs-

styrelsen är så stort, att tjänsteställen därutöver direkt underställda verksamheten måste verka tyngande för denne i hans ämbetsutövning. Utredningen har fördenskull icke blott strävat efter att i möjligaste mån undvika att föreslå utbrytning av befintliga kontor och avdelningar till självständiga enheter utan även funnit angeläget undersöka, huruvida de nu utanför byråindelningen befintliga kontoren skulle kunna inordnas under byråerna.

Kontrollkontoret handlägger i huvudsak följande ärendesgrupper, nämligen bestämmelser angående redovisning av trafik- och andra inkomster, uppbörds- och kassatjänsten, efterkravsbetalningar och fraktkrediter samt redovisningsformulär, kontroll av uppbörden, fastställande av varje förvaltnings andelar av trafikinkomsterna i samtrafik samt avräkningar med dessa förvaltningar, utanordningar av statens järnvägars skuld till dem och debitering av deras andelar av kostnader för kontroll, utställande av räkningar till militär-, post- m. fl. myndigheter samt övervakande av räkningarnas likvidering.

Biljett- och blankettkontoret handlägger ärenden rörande anskaffning och distribution av personbiljetter och blanketter m. m., granskning och besiktning av till kontoret verkställda leveranser, granskning av rekvisitioner å biljetter, trycksaker m. m., vård och förvaring av å kontoret befintliga lager, bokföring av till enskilda transportförvaltningar utlämnade biljetter och övriga trycksaker samt utfärdande av räkningar härå ävensom kollektivavtal för arbetare vid statens järnvägars tryckeri.

Reklamationskontorets huvudsakliga arbetsuppgifter äro att handha godsregleringsföreskrifter, ersättningsanspråk för skada å eller förlust, minskning eller försening av transportföremål samt för förlorade effekter, överenskommelser och åtgärder rörande fördelning m. m. av ersättningsbelopp i samtrafik, undersökningar rörande saknade och övertaliga transportföremål samt rörande tillvaratagna effekter, avskrivning av frakter för förkommet, skadat eller outlöst gods.

Av vad här anförts framgår, att kontrollkontorets arbetsuppgifter, ehuru till väsentlig del av kameral natur, likväl spänna över betydande områden av statens järnvägars förvaltning. Utredningen har därför ansett sig böra stanna vid att kontoret bibehålles utanför byråindelningen. Biljett- och blankettkontorets uppgifter beträffande upphandling och kontroll synas däremot ha en direkt motsvarighet i de uppgifter, som åvila förrådsbyrån beträffande övriga materialier. Med hänsyn härtill anser sig utredningen böra förorda, att biljett- och blankettkontoret inordnas under förrådsbyrån. Reklamationskontoret synes med hänsyn till arten av dess arbetsuppgifter lämpligen böra läggas under den nya godstrafikbyrån.

## VIII. Anställningsform och löneställning för generaldirektören samt cheferna för styrelsens byråer.

---

### Nuvarande förhållanden.

Generaldirektören förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av högst sex år. Hans lön utgår enligt lönegraden Cp 24 (39 600 kronor).

Överdirektören, verkstadsdirektören, förrådsdirektören och de tre överingenjörerna förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av generaldirektören för en tid av högst sex år. Överdirektören är placerad i Cp 18 (22 800 kronor), verkstadsdirektören i Cp 15 (20 400 kronor), förrådsdirektören i Cp 14 (19 800 kronor), överingenjören på bantekniska byrån i Cp 15 samt överingenjörerna på elektrotekniska och maskintekniska byråerna i Cp 14.

Byråcheferna tillsätts med undantag av chefen för försvarsbyrån av Kungl. Maj:t genom konstitutorial efter förslag av generaldirektören. De åtnjuta lön enligt lönegraden Ca 33 (15 528—17 040 kronor). Chefen för försvarsbyrån beordras för viss tid av Kungl. Maj:t genom generalorder. Han avlönas på militär stat och åtnjuter därutöver särskilt arvode från statens järnvägar.

### Tidigare förslag.

Frågan om anställningsform och löneställning för cheferna på styrelsens byråer har behandlats vid flera tillfällen.

År 1930 upptogs frågan dels gemensamt av cheferna för de affärsdrivande verken, dels ock av järnvägsstyrelsen i dess yttrande över 1928 års lönekommittés betänkande. Åren 1935 och 1936 gjorde järnvägsstyrelsen åter framställningar i ämnet. Sistnämnda år hemställde styrelsen bl. a., att befattningen statsbanedirektör måtte införas i tjänsteförteckningen med samma löneställning som för distriktschefsbeftattning.

Frågan upptogs sedermera av 1939 års tjänsteförteckningsakkunniga. I skrivelse till dessa framlade cheferna för de affärsdrivande verken år 1941 vissa synpunkter på frågan och föreslogo, att de konstituerade byråcheferna vid affärsverken måtte inplaceras lägst i dåvarande lönegraden A 32 (nuvarande Ca 35) och att de byråchefsbeftattningar, som inrättats eller kunde komma att inrättas som förordnandetjänster, måtte placeras i lägst dåvarande lönegraden C 8 (nuvarande Cp 14). Tjänsteförtecknings-

sakkunnigas förslag ledde efterhand till att överdirektören, verkstadsdirektören och överingenjörerna fingo sin nuvarande löneställning.

I skrivelse den 27 januari 1947 hemställde järnvägsstyrelsen ånyo om uppflyttning av de återstående byråcheferna i lönegraden A 30 (Ca 33) till lönegraden C 8 (Cp 14). Förslaget föranledde proposition till 1947 års riksdag i enlighet med styrelsens hemställan, därvid statsbanedirektör föreslogs som tjänstetitel för de till uppflyttning föreslagna byråcheferna. Riksdagen ansåg emellertid, att resultatet av utredningen rörande statens järnvägars organisation borde i vad avsåge styrelseinstansen avvaktas, innan frågan om byråchefernas löneställning upptoges till slutligt avgörande.

### Utredningens förslag.

I fråga om generaldirektörens anställningsform och lön har utredningen icke funnit anledning föreslå ändring. Ehuru frågan om de kvalifikationer, som böra fordras av innehavaren av befattningen som chef för statens järnvägar, i och för sig faller utanför utredningens uppdrag, har utredningen likväl icke velat underlåta att framhålla vikten av att vid valet av verkschef kravet på egenskaper som företagsledare och organisatör med insikt i ekonomiska frågor får bliva utslagsgivande.

Såsom generaldirektörens ställföreträdare bör överdirektören även framdeles fungera.

Beträffande löneställningen för överdirektören, verkstads- och förrådsdirektörerna samt överingenjörerna ifrågasätter utredningen icke någon ändring. Ej heller föreslår utredningen någon ändring beträffande den på militär stat upptagna chefen för försvarsbyrån. Vidare anser sig utredningen av förut angivna skäl icke böra nu framlägga något förslag rörande löne- och tjänsteställningen för chefen för biltrafikbyrån. I fråga om övriga byråchefer får utredningen anföra följande.

Cheferna för styrelsens byråer äro att betrakta mera som chefer för verksavdelningar än byråchefer i vedertagen bemärkelse. Detta förhållande har under senare år blivit än mer markerat till följd av företagets utomordentligt kraftiga expansion, vilken genom förstatligandet av enskilda järnvägar kommer att än ytterligare öka. Med hänsyn härtill anser utredningen, att samtliga här berörda byråchefer böra beredas bättre löneställning. Denna förbättring bör ske på så sätt, att befattningarna förändras till förordnandetjänster. För en sådan lösning talar även det förhållandet, att varje chefsposts rätta handhavande är av den betydelse för rörelsen i sin helhet, att möjlighet bör finnas att på ett smidigare sätt än för närvarande kunna från chefskapet för byrå skilja befattningshavare, som av en eller annan anledning skulle visa sig mindre lämpad för upp-

giften. Vad här anförts gäller även beträffande chefen för den föreslagna ekonomiexpeditionen, vilken i lönehänseende bör jämföras med här avsedda chefer för byråer. Utredningen föreslår alltså, att ifrågavarande befattningshavare placeras i lönegraden Cp 14. Vid bifall till utredningens förslag beträffande byråindelningen och då i detta sammanhang icke är fråga om biltrafik- och försvarsbyråerna, uppgår antalet till uppflyttning från lönegraden Ca 33 till lönegraden Cp 14 föreslagna befattningshavare till fem.

Cheferna för persontrafikbyrån respektive godstrafikbyrån synas lämpligen böra benämnas trafikdirektörer, chefen för kanslibyrån kanslidirektör och chefen för kameralbyrån kameraldirektör. Vidare bör chefen för ekonomiexpeditionen benämnas ekonomidirektör. Byråchefsbenämningen skulle bibehållas för chefen för försvarsbyrån och tills vidare för chefen för biltrafikbyrån.

## IX. Sammanfattning.

---

De viktigare synpunkter och förslag, som utredningen framfört, kunna i korthet sammanfattas på följande sätt.

1. De organisatoriska förändringar, som utredningen föreslår, bygga i allt väsentligt på den bestående organisationens grund. Utredningen har nämligen funnit den nuvarande organisationen vara i stort sett ändamålsenlig (s. 8).

2. De förslag till ändringar inom den lokala förvaltningsorganisationen, som utredningen kan komma att i en senare del av sitt betänkande förelägga, påverka icke organisationen av styrelseinstansen. Detsamma gäller av utredningen övervägda decentraliserings- och koncentreringsåtgärder beträffande handläggningen av vissa ärenden och ärendesgrupper (s. 12).

3. Utredningen föreslår ökade befogenheter för järnvägsstyrelsen beträffande investeringar, taxefrågor och personaluppsättning. Beträffande ärendesgrupper av mindre betydelse förutsätter utredningen, att styrelsen undersöker huruvida och i vad mån decentralisering från Kungl. Maj:t till styrelsen bör ske.

Beträffande investeringarna föreslås, att medelsanvisningen koncentreras till ett fåtal kollektivanslag, förslagsvis benämnda byggnader och anläggningar, försvarsberedskap, rullande materiel, biltrafik och statens järnvägars dispositionsanslag. Vid sidan av dessa kollektivanslag böra särskilda anslag anvisas, då fråga är om ändamål, vilka antingen på grund av storleken av erforderlig medelsanvisning falla utanför ramen för det regelmässiga anslagsbeviljandet eller på grund av ändamålets speciella art innebära nya riktlinjer för statens järnvägars prestationspolitik. Anslagsmedlen under de olika kollektivanslagen böra av järnvägsstyrelsen få användas även för sådana med respektive anslag avsedda ändamål, som tillkommit efter det anslagsberäkningen verkställt. Styrelsen skall årligen anmäla för statsmakterna hur anslagsmedlen använts (s. 17).

I fråga om taxorna anser utredningen tillfyllest att Kungl. Maj:t bestämmer de maximitaxor, som må tillämpas, samt därutöver förbehåller sig beslutanderätten då fråga är om fullständiga taxerevisioner och väsentliga ändringar i grunderna för taxebyggnaden. Vidare föreslår utred-

ningen, att bestämmelserna om offentliggörande av beviljade taxenedsättningar i godstrafik slopas (s. 20).

Beträffande personaluppsättningen föreslår utredningen, att järnvägsstyrelsen erhåller befogenhet att bestämma antalet ordinarie tjänster i samma utsträckning som nu gäller i fråga om extra ordinarie, d. v. s. i lönegraderna 1—30 (s. 21).

4. Inom utredningen ha såsom alternativ till nu gällande styrelseform diskuterats bolagsform efter mönster från de statliga bolagen och en kollegialt organiserad lekmanstyrelse. Utredningen har kommit till den uppfattningen, att den nuvarande fackmannastyrelsen med generaldirektören såsom ensam beslutande bör bibehållas. Den bör emellertid kompletteras med ett rådgivande lekmannainslag, som är effektivare än den nuvarande ordningen med fullmäktige och järnvägsråd (s. 26).

5. Utredningen föreslår, att järnvägsfullmäktigeinstitutionen utbytes mot ett förvaltningsråd bestående av sex ledamöter. Dessa böra väljas så, att de tillsammans bilda en så allsidig representation som möjligt. Inom förvaltningsrådet bör alltså finnas, förutom någon talesman för reselivet, representanter för såväl företagare som anställda inom olika grenar av näringslivet. Ledamöterna böra förordnas av Kungl. Maj:t på sex år utan formligt förslag från intresseorganisationer samt åtnjuta års- och sammanträdesarvode. De böra delta i styrelsearbetet i större utsträckning än vad järnvägsfullmäktige gjort och ha initiativrätt. Förvaltningsrådet utesluter behovet av järnvägsrådet och dess arbetsutskott (s. 31).

6. Enligt utredningens mening bör det nuvarande systemet med byråer direkt under verkschefen bibehållas. Något behov av souschefsbefattning anser utredningen icke förefinnas (s. 39).

7. Utredningen anser den nuvarande uppdelningen av trafik- och taxenärendena på fyra byråer mindre lämplig. Bland olika alternativ för en sammanslagning av nämnda byråer har utredningen stannat för att förordna en sammanslagning av å ena sidan persontrafik- och persontaxebyråerna samt å andra sidan godstrafik- och godstaxebyråerna. De båda nya byråerna böra benämnas persontrafikbyrån respektive godstrafikbyrån (s. 39).

Av de avdelningar, som för närvarande äro förlagda under persontaxebyrån, föreslås resebyrå- och reseackvisionsavdelningen överflyttad till den nya persontrafikbyrån, medan reklamavdelningen föreslås underställd ekonomidirektören (jfr nedan). Pressavdelningen och järnvägs museet böra inordnas under kanslibyrån (s. 43).

8. De kamerala förvaltningsärendena på ekonomibyrån anser utredningen vara av den art och omfattning, att de böra handläggas på en särskild kameralbyrå. Till denna böra anslutas revisionskontoret, kammar-

kontoret och huvudkassan. Den under kanslibyrån sorterande pensions-  
utbetalningsavdelningen bör inordnas under huvudkassan (s. 48).

9. Handläggningen av de järnvägsekonomiska ärendena anser utred-  
ningen böra åvila en särskild verkschefen direkt underställd tjänsteman  
med samma löne- och tjänsteställning som chef för byrå. Till hans för-  
fogande bör finnas ett tjänsteställe av expeditions karaktär, benämnd  
ekonomiexpeditionen. Statistiska kontoret bör förläggas under denna ex-  
pedition (s. 45).

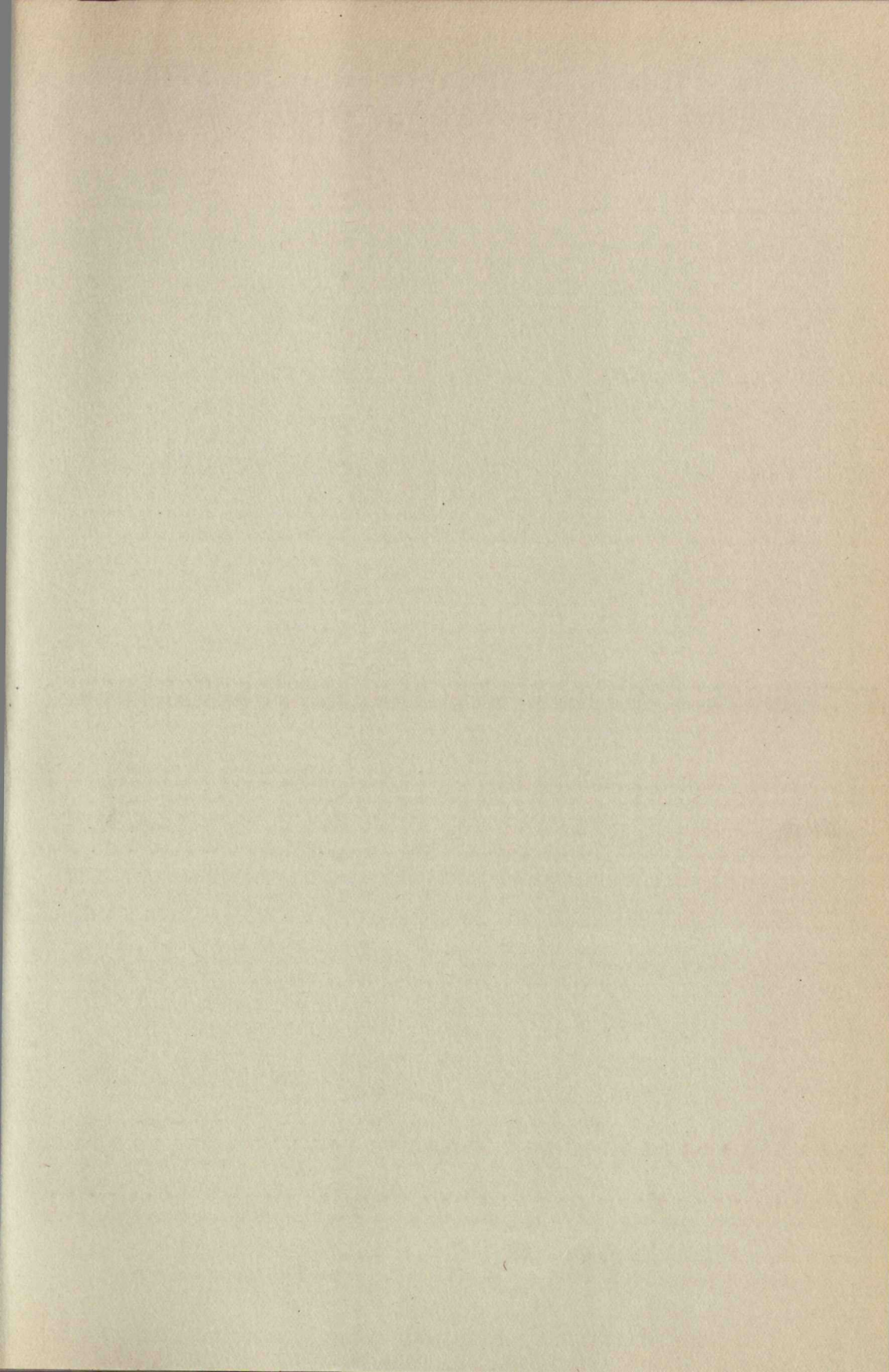
10. Beträffande styrelsens övriga byråer ifrågasätter utredningen icke  
någon ändring. I en senare del av sitt betänkande kommer utredningen  
att framlägga förslag rörande organisationen av statens järnvägars bil-  
rörelse. Då detta förslag kan komma att påverka organisationen av bil-  
trafikbyrån, har denna byrå icke behandlats i förevarande del av betän-  
kandet (s. 46).

11. Utredningen anser, att organisationsavdelningen bör bibehållas un-  
der drifttjänstbyrån med uppgifter inom drifttjänsten och förrådsväsen-  
det. Åt teknisk forskning och underrättelsetjänst bör kunna ägnas till-  
räcklig uppmärksamhet inom de tekniska byråerna. Utredningen förut-  
sätter härvid, att järnvägsstyrelsen på ifrågavarande område håller kon-  
takt med internationella järnvägssammanslutningar (s. 47).

12. Av de utanför byråindelningen befintliga kontoren föreslås biljett-  
och blankettkontoret inordnat under förrådsbyrån. Reklamationskontoret  
anses lämpligen böra läggas under den nya godstrafikbyrån. Kontroll-  
kontoret bör däremot bibehållas utanför byråindelningen (s. 48).

13. Tjänstetiteln för chefen för persontrafikbyrån respektive godstra-  
fikbyrån anser utredningen böra vara trafikdirektör. Chefen för kansli-  
byrån bör benämnas kanslidirektör och chefen för kameralbyrån kame-  
raldirektör. Vidare bör chefen för ekonomiexpeditionen benämnas eko-  
nomidirektör. Ifrågavarande fem befattningshavare föreslås placerade i  
lönegraden Cp 14 (s. 51).





# Statens offentliga utredningar 1948

## Systematisk förteckning

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

### Allmän lagstiftning. Rättskipning. 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.

### 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 arbetsförs anställning i allmän tjänst. [11]

### Hälsa- och sjukvård.

Den öppna läkarvården i riket. [14]

### Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 6—7. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras rätkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Jönköpings län och Kronobergs län. [6]

### Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

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.

### Industri.

### Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till ny Kungl. Maj:ts förordning ang. explosiva varor m. m. [8]

### 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]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

### Försäkringsväsen.

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Trädgårdsundervisningen. [5]  
Statens trädgårdsförsök. [12]

### Försvarsväsen.

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.