



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:61
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

angående

STATENS JÄRNVÄGARS
ORGANISATION

Del II

LOKALFÖRVALTNINGEN OCH
BILTRAFIKEN M. M.

*Avgivet den 6 december 1949
av inom kommunikationsdepartementet tillkallade
utredningsmän*

STOCKHOLM

1949

Statens offentliga utredningar 1949

Kronologisk förteckning

1. Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. Idun. 303 s. **Jo**.
2. Norrlandskommitténs principbetänkande. Andra delen. Särskilda utredningar. Idun. 194 s. **Jo**.
3. Norrlandskommitténs principbetänkande. Tredje delen. Utlåtanden och förslag i vissa frågor. Idun. 163 s. **Jo**.
4. Utredning med förslag om lösdriivarlagens upphävande m. m. Marcus. 213 s., bil. 1 73 s., bil. 2 106 s. **I**.
5. Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. Beckman. 122 s. **K**.
6. Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning angående skyddsarbetets organisation m. m. Marcus. 140 s. **Ju**.
7. Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. Beckman. 80 s. **S**.
8. Betänkande angående förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. Norstedt. 105 s. **Ju**.
9. 1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande angående beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. Marcus. 168 s. **Fi**.
10. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. Beckman. 45 s. **K**.
11. Betänkande om sinnesslövrården. Katalog och Tidskriftstryck. 248 s., 1 karta. **I**.
12. Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. Idun. 94 s. **S**.
13. 1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. Beckman. 83 s. **Fi**.
14. Bilagor till 1942 års järnvägskostnadsutredningens betänkande. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. Promemorior. Av A. Sjöberg. Beckman. 269 s. **K**.
15. P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet. I anslutning till OECC:s interimrapport. Beckman. 23 s. **H**.
16. Promemoria över preliminär utredning rörande befälsrekryteringen inom försvaret. Beckman. 75 s. **Fö**.
17. Betänkande med förslag till lag om registrerade föreningar m. m. Idun. 277 s. **Ju**.
18. Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. Kihlström. 265 s., 16 pl. **H**.
19. 1945 års skogshärbärgsutredningens betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. Idun. 188 s., 26 pl. **S**.
20. Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. Marcus. XLVIII, 390 s. **Ju**.
21. Svensk hamnbyggnadspolitik. Marcus. 318 s. **K**.
22. Betänkande rörande gallring av handlingar hos vissa av försvarets myndigheter. Hæggström. 232 s. **Fö**.
23. Lagberedningens utlåtande angående lagstiftning om gräns mot allmänt vattenområde. Norstedt. 28 s. **Ju**.
24. Kommunallagskommitténs betänkande 2 med förslag till ändrade bestämmelser om ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. Idun. 84 s. **I**.
25. 1945 års försäkringsutredning. 1. Principbetänkande rörande försäkringsväsendet. Norstedt. 220 s. **H**.
26. 1945 års försäkringsutredning. 2. Betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring. Norstedt. 160 s. **H**.
27. Betänkande med förslag till lag om sjömansskatt m. m. Katalog och Tidskriftstryck. 237 s. **Fi**.
28. Folk- och skolbibliotek. Betänkande och förslag avgivet av folkbibliotekssakkunniga. Gummeson. 173 s. **E**.
29. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 3—4. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Uppsala län och Södermanlands län. Beckman. 57 s. **K**.
30. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 9. Tiden juli 1947—juni 1948. Av K. Åmark. Idun. 382 s. **Fo**.
31. Social upplysning. Idun. XVI, 175 s., 89* s. **S**.
32. Yrkesutbildning för varubud m. fl. Norstedt. 66 s. **E**.
33. En generalplan för rikets farleder och hamnar. Bilaga 2 till SOU 1949:21 om svensk hamnbyggnadspolitik. Marcus. 242 s. **K**.
34. Betänkande med förslag angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar. Germandt. 66 s. **Jo**.
35. Skolöverstyrelsens utlåtande över vissa av 1940 års skolutredningens betänkanden och 1946 års skolkommissions principbetänkande jämte sammanfattning av avgivna yttranden. Hæggström. 404 s. **E**.
36. Utredningar i anslutning till 1949 års nationalbudget. Marcus. 67 s. **Fo**.
37. Klientelet på arbetshemmen. En socialpsykologisk utredning om försumliga försörjare och störande understödstagare. Beckman. 206 s. **S**.
38. Betänkande rörande avbetalnings- och försöktsköp m. m. Gummeson. 67 s. **Ju**.
39. Betänkande angående statens konstsamlingars organisation och lokalbehov. Marcus. 231 s. **E**.
40. Betänkande med förslag angående förenklat rekvisitions- och granskningsförfarande beträffande vissa statsbidrag till folkskoleväsendet. Katalog och Tidskriftstryck. 98 s. **E**.
41. Betänkande och förslag angående studiehjälpsverksamheten vid de allmänna läroverken m. fl. statliga och statsunderstödda läroanstalter. Beckman. 103 s. **E**.
42. Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 1—2. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Stockholms stad och Stockholms län. Beckman. 38 s. **K**.
43. Betänkande med förslag till livsmedelsstadga m. m. Beckman. 365 s. **I**.
44. Betänkande med förslag till vissa åtgärder till rationalisering av gat- och kantstensindustrin. Beckman. 102 s. **H**.
45. Betänkande med förslag till nya medborgarskapslagar för Danmark, Norge och Sverige. Marcus. 85 s. **Ju**.
46. Betänkande med utredning i vissa värnpliktsfrågor. Katalog och Tidskriftstryck. 293 s. **Fö**.
47. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande beskattningen av äkta makar. Idun. 332 s. **Fi**.

(Forts. å omslagets 3:e sida)

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:61
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

angående

STATENS JÄRNVÄGARS
ORGANISATION

Del II

LOKALFÖRVALTNINGEN OCH
BILTRAFIKEN M. M.

*Avgivet den 6 december 1949
av inom kommunikationsdepartementet tillkallade
utredningsmän*

Stockholm 1949
KATALOG OCH TIDSKRIFTSTRYCK
93303



STATE DEPARTMENT OF HEALTH
COMMUNICATIONS SECTION

STATE OF CALIFORNIA
DEPARTMENT OF HEALTH

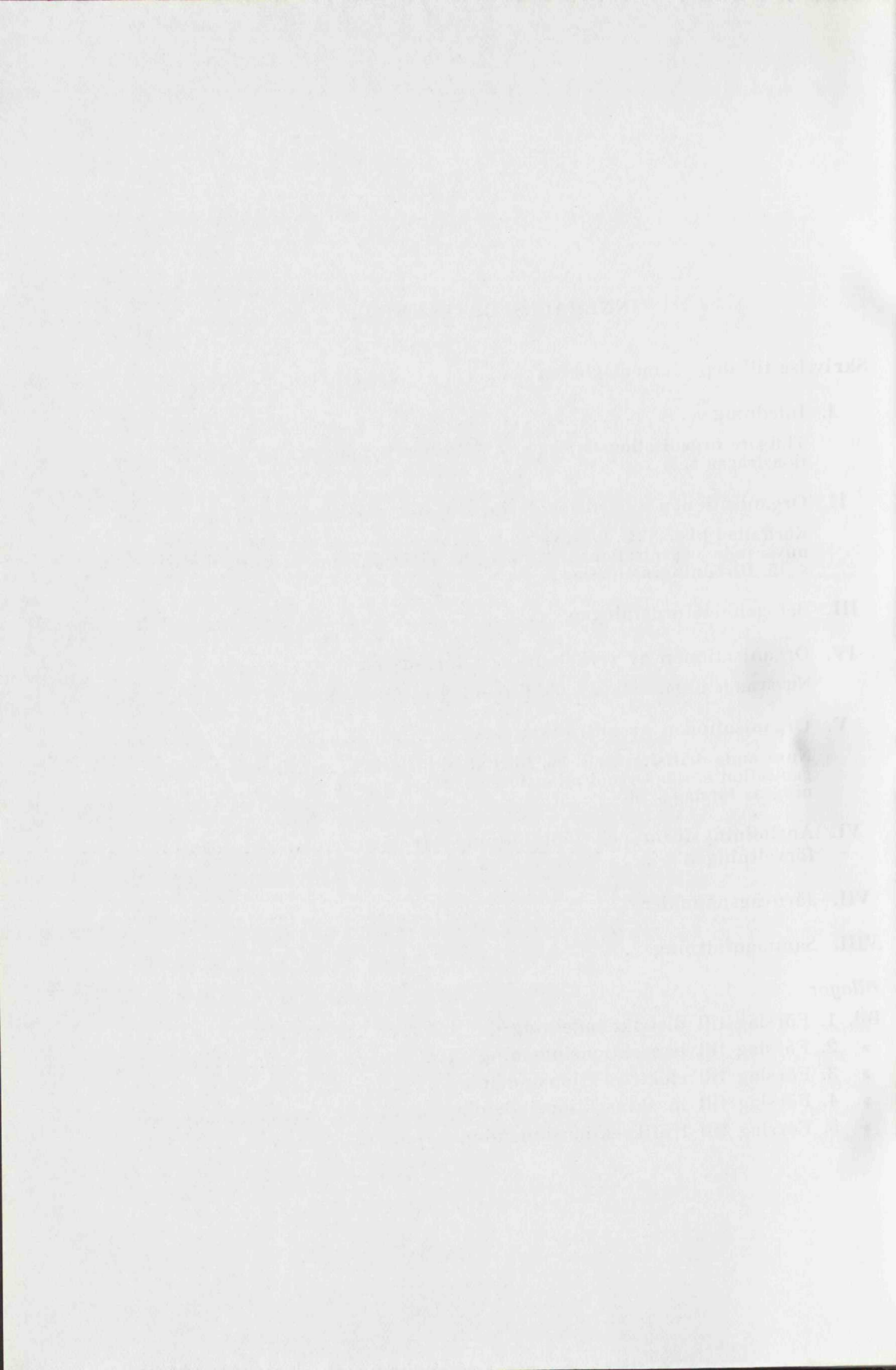
NOTICE TO THE PUBLIC
REGARDING THE
SHEATHING OF
WATER SUPPLY LINES

It is the policy of the State Department of Health to
insure the safety of the public water supply by
the sheathing of water supply lines.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Skrivelse till departementschefen	5
I. Inledning	7
Tidigare organisationsförslag s. 7. Allmänna synpunkter på organisationsfrågan s. 7.	
II. Organisationen av den lokala järnvägsförvaltningen	9
Kortfattad historik s. 9. Nuvarande organisation s. 12. Svagheter i den nuvarande organisationen s. 13. Olika alternativ för organisationen s. 15. Utredningens förslag s. 17.	
III. Befogenhetsfördelningen	28
IV. Organisationen av verkstads- och förrådstjänsten	33
Nuvarande organisation s. 33. Utredningens förslag s. 33.	
V. Organisationen av biltrafiken	36
Nuvarande driftsformer s. 36. Kortfattad historik s. 36. Nuvarande organisation s. 43. Organisationsförslag under senare tid s. 51. Utredningens förslag s. 56.	
VI. Anställningsform och löneställning för tjänstemän vid lokal-förvaltningen	62
VII. Järnvägsnämnder	63
VIII. Sammanfattning	65
<i>Bilagor.</i>	
Bil. 1. Förslag till distriktsindelning	71
» 2. Förslag till bansektionsindelning	73
» 3. Förslag till elektrosektionsindelning	80
» 4. Förslag till maskinsektionsindelning	85
» 5. Förslag till trafiksektionsindelning	91



Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Enligt direktiven skulle 1947 års järnvägsutredning bedriva sitt arbete med sådan skyndsamhet, att förslag rörande den centrala ledningens organisation kunde i sina huvuddrag föreläggas 1948 års riksdag. Med hänsyn härtill fördelade utredningen sitt arbete på två etapper och framlade den 21 februari 1948 förslag beträffande den centrala ledningen (SOU 1948:13). Sedan det övriga utredningsarbetet nu avslutats, får utredningen härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna del II av sitt betänkande.

Under arbetet har utredningen i mån av behov biträtts

i fråga om organisationen av lokalförvaltningen och förrådsväsendet samt organisationen av bilrörelsen i statens järnvägars egen regi av utredningens expertdelegation, bestående av distriktscheferna *B. G. O. Elwing* och *R. V. Markland*, förste trafikinspektören *N. G. Eriksson*, förste maskiningenjören *N. F. Ström*, byråchefen *S. G. H. Fogelberg*, e. o. förste baningenjören *B. L. Wijkman* och byrådirektören *J. M. B. Holme* med *Markland* som ordförande och e. o. byrådirektören *B. L. Ulf* som sekreterare,

i fråga om organisationen av biltrafiken i bolagsform av byråchefen *K. H. Frisell*, direktörerna *P. E. H. Brinck* och *A. Carlsson*, t. f. distriktschefen *G. H. Johansson*, e. o. trafikinspektören *K. H. Harrling* och stationsinspektören *N. A. Arvik*,

i fråga om åtgärder i syfte att stärka statens järnvägars konkurrenskraft i förhållande till andra trafikmedel av e. o. byrådirektören *E. A. Sjöberg* samt

i fråga om beräkning av byggnadskostnader och lokallyror av f. d. förste baningenjören *L. J. Schönmeyr*.

Vidare har utredningen med arbetsuppgifter, som åt dem uppdragits, biträtts av förste byråsekreterarna *K. N. Hallberg* och *P. G. F. Ohlin*, byråsekreteraren *N. O. Deurell*, e. o. aktuarien *I. H. W. Ringbom* och förste stationssskrivaren *N. G. Eriksson*.

Av ovannämnda experter m. fl. utarbetade promemorior överlämnas härjämte. Dessa handlingar ha icke befordrats till trycket.

Utredningen har, efter det första delen av betänkandet avgivits, jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande företagit studieresor till Finland, Frankrike och Schweiz. Vidare har utredningen under arbetets gång vid sammanträden och under studieresor rådgjort med och inhämtat upplysningar från bl. a. företrädare för vissa tjänsteställen inom statens järnvägar samt korporationer och kommunala myndigheter.

Stockholm den 6 december 1949.

TH. WIJNBLADH

A. BERGER

GERARD DE GEER

KNUT HESSELBOM

LARS LINDAHL

R. LUNDQVIST

Bo Ulf

I. Inledning.

Tidigare organisationsförslag.

Såsom utredningen framhållit i del I av sitt betänkande har statens järnvägars organisation under de senaste årtiondena vid skilda tillfällen och i olika sammanhang varit föremål för utredning. Dessa utredningar ha i regel avsett verkets centrala ledning.

Lokalförvaltningen har ägnats mera ingående undersökning av *statsbanekonomikkommissionen* år 1921. Biltrafikens organisation har undersökts av *1941 års bilutredning*, *besparingsberedningens järnvägssakkunliga* och *1944 års trafikutredning*.

Innebörden av framlagda organisationsförslag kommer att belysas i de följande avsnitten, i den mån en återblick är av betydelse för bedömande av de nu aktuella organisationsproblemen.

Allmänna synpunkter på organisationsfrågan.

Utredningen har i första delen av sitt betänkande framfört vissa allmänna synpunkter på organisationsfrågan. Dessa ha för utredningen varit grundläggande även vid prövningen av de organisationsspörsmål, som avhandlas i föreliggande del av betänkandet.

Efter tillkomsten av statens järnvägars nuvarande organisation har statsbanenätet undergått en synnerligen kraftig utveckling, som med fortsatt järnvägsförstatligande kommer att ytterligare fortgå. Därjämte bedrives en betydande, alltjämt i utveckling stadd biltrafik. Företaget statens järnvägar är numera av helt andra dimensioner och delvis även av annan struktur än vad fallet var, när den nuvarande organisationen i sina huvuddrag tillkom. Redan detta skärper kravet på organisationens effektivitet och ändamålsenlighet. Härutöver har man att beakta ändrade förhållanden i övrigt, särskilt näringslivets och den resande allmänhetens alltmer skärpta anspråk på förbättrade kommunikationer. Dessa anspråk jämte konkurrensen med övriga trafikmedel medföra, att helt andra fordringar måste ställas på organisationen av statsbaneföretaget än tidigare,

då järnvägarna åtminstone under vissa perioder haft en mer eller mindre utpräglad monopolställning på transportmarknaden.

Såsom utredningen närmare utvecklade i första delen av sitt betänkande bör statens järnvägars organisation vara sådan, att företaget kan fungera som ett modernt, effektivt affärsföretag. Garantier böra finnas för att verksamheten drives på ett i möjligaste mån rationellt sätt. Härav följer att organisationen måste vara smidig, fri från tyngande former och medge en snabb behandling av ärendena. Detta kräver bl. a. minsta möjliga antal instanser samt största möjliga befogenheter för den lokala förvaltningen, vilket återigen icke utesluter att en koncentrerings av arbetsuppgifter i vissa fall kan vara lämplig.

Mot denna bakgrund har utredningen funnit sig böra föreslå tämligen vittomfattande förändringar beträffande organisationen av såväl den lokala järnvägsförvaltningen som biltrafiken.

II. Organisationen av den lokala järnvägsförvaltningen.

Kortfattad historik.

En utförlig historik över organisationen av statens järnvägars lokalförvaltning har lämnats i statsbanekonomikkommissionens betänkande. Utredningen hänvisar härtill och återger här endast huvuddragen av utvecklingen efter sekelskiftet och under denna tid framlagda förslag.

I början av 1900-talet var förvaltningen av statens järnvägar i huvudsak fördelad på fyra stora huvudavdelningar, nämligen administrativa avdelningen samt ban-, maskin- och trafikavdelningarna. Envar av dessa avdelningar representerades i styrelsen av en överdirektör, vilken var chef för avdelningen inom styrelsen och delvis även inom verket i dess helhet. Statsbanenätet var indelat i ett antal distrikt. Varje distrikt sköttes av en distriktsförvaltning. Denna bestod av en distriktschef, tillika föreståndare för administrativa avdelningen och trafikavdelningen, samt en bandirektör och en maskindirektör. I styrelsen funnos alltså avdelningschefer och i distriktsförvaltningarna avdelningsföreståndare. Distrikten voro indelade i ban-, maskin- och trafiksektioner.

Distriktsförvaltningen sammanträdde till gemensam överläggning i alla ärenden, som angingo förvaltningen i allmänhet eller eljest voro av sådan betydelse, att samarbete borde äga rum mellan avdelningarna. Distriktschefen var därvid ensam beslutande. Övriga ärenden avgjordes av resp. avdelningsföreståndare. Dessa torde i fråga om de olika avdelningarnas interna angelägenheter närmast få anses ha varit ansvariga direkt inför vederbörande avdelningschef i styrelsen, vilken utförde den rent fackliga inspektionen av linjeavdelningarna. Sektionsföreståndarna voro i stort sett att betrakta som medhjälpare till avdelningsföreståndarna.

En år 1906 tillsatt organisationskommitté ansåg, att den dåvarande organisationen ej uppfyllt de förväntningar, som ställts på densamma. De väsentliga anledningarna därtill voro, att distriktsförvaltningarnas ställning i förhållande till styrelsen var alltför oklar och osjälvständig samt att distriktscheferna icke hade den erforderliga verkliga chefsställningen i förhållande till avdelningsföreståndarna.

Kommittén övervägde två olika organisationsformer. Enligt den ena

skulle distriktsförvaltnings- och distriktschefsinstitutionerna försvinna och de olika avdelningsföreståndarna i distrikten ställas direkt under vederbörande avdelningschefs befäl. I styrelsens och framförallt i avdelningschefernas händer skulle läggas ej blott ledningen utan till stor del även skötseln av järnvägsförvaltningen. Kommittén förordade emellertid icke detta system utan i stället ett bibehållande av den dåvarande organisationsformen. En särskild trafikdirektörstjänst skulle dock inrättas. Vidare skulle från styrelsen till linjemyndigheterna överflyttas förvaltningsuppgifter och därmed också den slutliga handläggningen av ärenden i sådan omfattning, att linjemyndigheterna verkligen erhöles självständighet i ärenden berörande förvaltningens omedelbara skötsel. Enligt kommittén skulle styrelsen utöva den egentliga *ledningen* av statens järnvägar och linjemyndigheterna — med vissa inskränkningar — *skötseln*. Den instruktionsform, som utfärdades år 1907, grundade sig i stort sett på kommittéförslaget. I styrelsen utbyttes dock avdelningscheferna mot byrådirektörer. Distriktschefen skulle vara ensam beslutande i alla ärenden, i vilkas handläggning han ansåg sig böra deltaga. Avdelningsföreståndarna, vilka blevo ansvariga inför distriktschefen, skulle dock vara medansvariga i besluten, om de ej reserverade sig.

Den nya linjeorganisationen förblev i sina huvuddrag oförändrad ända fram till 1928. Under mellantiden utbröt dock huvudverkstäderna och förrådsväsendet ur maskinavdelningen. De förra lades direkt under styrelsen och förrådstjänsten organiserades som en särskild avdelning, vars föreståndare ingick i distriktsförvaltningen vid handläggning av frågor rörande distriktets förrådsväsende.

År 1921 framlade statsbaneekonomikommisionen sitt organisationsförslag. Mot den dittillsvarande organisationen av linjeförvaltningen fann kommissionen följande anmärkningar vara att göra. Flera olika, sinsemellan över- och underordnade befälsinstanser eller förvaltningsorgan voro delaktiga i handhavandet av den löpande tjänsten. Därigenom uppstod en icke önskvärd splittring i befälsföringen över det dagliga arbetet, en alltför stor och följaktligen dyrbar administrationsapparat samt, sist men icke minst, alltför tunga och komplicerade arbetsformer med skriftlig handläggning i avsevärd utsträckning. Distriktsförvaltningarna intogo icke en sådan ställning inom organisationen, som torde ha åsyftats, och hade ej en arbetsuppgift, som motsvarade deras starka uppsättning av befäls personer. Ej heller voro distriktsförvaltningarnas inre organisation invändningsfri.

Kommissionens majoritet förordade en organisation, enligt vilken distrikts- och sektionsledning skulle sammanföras till en enda förvaltningsmyndighet. Denna skulle bestå av distriktets chef, benämnd trafikchef, samt honom omedelbart underställda sektionsföreståndare, placerade på

samma ort som trafikchefen. Distriktens antal skulle utökas från fem till nio. Avdelningsföreståndarna samt deras närmaste män jämte expedition skulle fullständigt bortfalla och därmed även den särinstans de möjligen kunde anses utgöra. Arbetet inom den lokala befälsmyndigheten skulle baseras på direkt personligt samarbete mellan chefen och sektionsföreståndarna. Den skriftliga handläggningen skulle så gott som fullständigt ersättas med muntlig, personlig samverkan. Avgränsningen mellan styrelsens och linjeförvaltningarnas arbetsuppgifter behövde icke i och för sig undergå någon förändring.

Statsbaneekonomikommisionens förslag ledde icke till någon åtgärd från statsmakternas sida.

År 1924 framlade socialiseringsnämnden ett organisationsförslag beträffande statens järnvägar. Detta berörde dock icke linjeorganisationen utan behandlade i allt väsentligt endast statens järnvägars yttre organisation.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 13 november 1925 av statsbaneekonomikommisionens och socialiseringsnämndens betänkanden framhöll departementschefen, att det syntes angeläget att i avvaktan på den slutliga prövningen av de ifrågasatta mera vittgående organisationsändringarna få utrett, vilka jämkningar i statens järnvägars inre förvaltning, som omedelbart kunde vidtagas inom den dåvarande organisationens ram för att därigenom ernå besparingar och förenklingar. På departementschefens hemställan uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning härom.

Med anledning härav framlade järnvägsstyrelsen år 1926 ett omorganisationsförslag, som med vissa mindre jämkningar kom att ligga till grund för den alltjämt gällande instruktionen av år 1928. Därvid bortföll befälsinstansen avdelningsföreståndare och den kollektiva förvaltningsmyndigheten distriktsförvaltning. Avdelningsföreståndarna ersattes med en förste baningenjör, en förste maskiningenjör och en förste trafikinspektör, vilka såsom sakkunniga på resp. fackområden ingingo i ett till distriktschefens hjälp inrättat distriktskansli. Sektionsföreståndarna blevo direkt underställda distriktschefen och erhöilo ökade befogenheter.

År 1932 bröts förrådstjänsten ut ur distriktsorganisationen och lades direkt under styrelsen.

På senare år har bl. a. 1944 års trafikutredning berört lokalförvaltningens organisation. Trafikutredningen ifrågasatte om icke framförallt distrikten men stundom även sektionerna voro alltför stora. Utredningen föreslog vidare, att det skulle uppdragas åt järnvägsstyrelsen att överväga möjligheterna att giva distrikts- och sektionsscheferna en starkare ställning med större befogenheter och ansvar. Trafikutredningens förslag har icke föranlett någon åtgärd.

Nuvarande organisation.

Lokalförvaltningen är fördelad på sju distrikt, varav ett provisoriskt. Varje distrikt omfattar de linjer Kungl. Maj:t bestämmer och förestås av *en distriktschef*. Distriktens huvudorter äro Stockholm, Göteborg (två distrikt, det ena provisoriskt), 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 samt *en förste baningenjör, en elektroingenjör, en förste maskiningenjör* och *en förste trafikinspektör* för bantjänsten resp. elektrodriften samt maskin- och trafiktjänsten. Dessutom finnas 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-, elektro-, maskin- och trafiksektioner, omfattande de linjer styrelsen bestämmer. Varje sektion förestås av en distriktschefen underställd *sektionsföreståndare*. För närvarande finnas 35 ban-, 12 elektro-, 18 maskin- och 32 trafiksektioner. Dessutom finnes en driftsektion, omfattande Gotlands järnvägar. Antalet sektioner är alltså 98. Av de tolv elektrosektionerna förestås sex av de på distriktskanslierna placerade elektroingenjörerna, övriga av elektroingenjör placerad på annan plats än distriktshuvudorten. På varje sektion finnes till föreståndarens hjälp en expedition med erforderlig personal.

Enligt instruktionen är *distriktschefen* såsom distriktets chef styrelsen i första hand ansvarig för de till distriktet hörande järnvägarnas ekonomiska och reglementsenliga skötsel samt för den allmänna ordningen inom distriktet. I sin nämnda egenskap har han att i den dagliga löpande tjänsten utöva ledningen av distriktets förvaltning i alla distriktet berörande angelägenheter och därvid antingen själv eller i den omfattning, han finner lämplig, genom sina underlydande organ behandla och avgöra förekommande ärenden. Han skall genom inspektion och annorledes övervaka, att samverkan och samarbete mellan de olika tjänsteställena och deras personal äga rum. Han företräder distriktet, därvid han i förhållande till främmande myndigheter och allmänheten har att, vad distriktet vidkommer, bevaka statens järnvägars rätt och intresse. Han har att följa förhållandena inom distriktets trafikområde och därvid stå i nära förbindelse med allmänheten för att lära känna dess behov och önskemål. Han har att själv vidtaga eller hos styrelsen föreslå anordningar, som kunna bidra till frambringande av ny trafik eller upparbetande av redan befintlig. Han skall dessutom i övrigt vidtaga sådana åtgärder, som lända till befordrande av järnvägens ändamål, förökande av dess inkomster och minskande av dess utgifter. Han är styrelsen närmast ansvarig för att

hans ämbetsområde berörande författningar och bestämmelser noga efterlewas och att de till distriktets disposition lämnade anslagen icke överskridas.

De på distriktskansliet placerade förste baningenjören, elektroingenjören, förste maskiningenjören och förste trafikinspektören äro enligt instruktionen var och en för sitt fackområde föredragande inför distriktschefen i anställnings- och befordringsfrågor ävensom i övrigt i den omfattning, distriktschefen prövar lämpligt, samt ha att efter uppdrag av distriktschefen utföra nödiga utredningar samt förrätta inspektion. Till deras direkta avgörande kunna ävenledes av distriktschefen hänskjutas vissa ärenden eller grupper av ärenden.

Förste maskiningenjören på distriktskansliet i Malmö har dessutom att med sektionsföreståndares befogenhet förestå den s. k. färjesektionen, vilken omfattar tågfarjelederna från Malmö och Trelleborg.

Sektionsföreståndare är enligt instruktionen distriktschefen närmast ansvarig för att tjänsten inom hans sektion i alla till densamma hörande grenar handhaves, ordnas och övervakas på tillfredsställande sätt och har allt efter vad i instruktionen samt i den av styrelsen utfärdade arbetsordningen för distriktsbefälet stadgas eller distriktschefen närmare bestämmer att bereda och till distriktschefens avgörande hänskjuta eller själv avgöra de till hans sektion hörande ärendena.

Inom signal- och telefonfacken äro baningenjörerna arbetsledare och ansvariga för anläggningarnas drift och underhåll. Bansektionerna äro för ändamålet indelade i ett antal underhållsområden. Signal- resp. telegrafingenjörerna lämna dock erforderliga anvisningar och råd rörande arbeten på dessa anläggningar. På baningenjörsexpeditionerna utföres även det kamerala arbetet för elektrosektionerna.

Svagheter i den nuvarande organisationen.

Enligt gällande organisation handhaves skötseln av statens järnvägar under järnvägsstyrelsen av två instanser, nämligen distriktscheferna och sektionsledningarna. Även järnvägsstyrelsen ingriper emellertid i den direkta skötseln. Den till grund för uppbyggnaden av organisationen liggande principen, att styrelsen skulle utöva *ledningen* av statens järnvägar och linjemyndigheterna *skötseln*, har alltså icke helt upprätthållits i praktiken.

Bortsett härifrån måste konstateras, att en organisation med flera instanser leder till högre administrationskostnader än en organisation med färre. Det kan i detta sammanhang ha sitt intresse att anföra några ungefärliga siffror rörande lokalförvaltningens nuvarande organisation. Enbart personalkostnaderna utgöra för ett distriktskansli 450 000 kronor per år och för en sektionsledningsexpedition 100 000—130 000 kronor per år. De

totala årliga personalkostnaderna för dessa tjänsteställen beräknas för år 1949 uppgå till 13,8 milj. kronor. Hela antalet anställd personal på distriktskanslierna är 350 och på sektionsledningsexpeditionerna 1 300, sammanlagt alltså 1 650.

Flera instanser leda vidare till tunga och omständliga arbetsformer. Detta visar sig bl. a. däri, att skriftväxlingen blir omfattande och att ärendesbehandlingen tar lång tid.

Det har för utredningen stått klart, att en given utgångspunkt vid prövningen av den lämpligaste formen för lokalförvaltningens organisation måste vara att med hänsyn till de för en ekonomisk och effektiv skötsel av statens järnvägar hindrande verkningarna av en långt driven instansbildning söka undvika en sådan ordning. Härvid spelar frågan om lämpligaste instansen för avgörande av olika ärenden en betydelsefull roll. För närvarande ha lokalbefälen mycket begränsade befogenheter. Detta förhållande tillsammans med statens järnvägars betydande utveckling har lett till en stor anhopning av ärenden i styrelsen. Antalet i styrelsen handlagda ärenden per år har sålunda mer än fördubblats sedan år 1938.

Den nuvarande fördelningen av de till skötseln av statens järnvägar hörande uppgifterna på tre instanser — styrelsen samt distrikts- och sektionscheferna — har i praktiken ytterligare utbyggts därigenom, att distriktschefernas medhjälpare, de s. k. kansliexperterna, i realiteten kommit att i betydande omfattning fungera som en instans mellan distrikts- och sektionscheferna. Härigenom har den direkta kontakten mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna försvårats. Även inom distrikt, där en sådan utveckling icke ägt rum, kan konstateras, att experterna i förhållande till sektionscheferna blivit en andrahandsgranskande instans i en instruktionsenligt icke avsedd omfattning med följd att ärendenas behandling fördröjes.

Utredningen är väl medveten om att generella slutsatser icke böra dragas av konstaterade missförhållanden. Det kan emellertid icke förnekas, att en organisation, som i sig rymmer möjligheter till här antydd utveckling, icke är den lämpligaste.

Enligt instruktionen har distriktschefen att följa förhållandena inom distriktets trafikområde och därvid stå i nära förbindelse med allmänheten för att lära känna dess behov och önskemål. Mot denna distriktschefens i egentlig mening utåtriktade verksamhet bör ställas hans inåtriktade uppgifter. Bland dessa märkas ekonomisk driftkontroll och särskilt övervakning av personalhushållningen, inspektion av sektionsbefälets verksamhet, samordning av tjänsten mellan de olika sektionerna m. m. Det kan med fog ifrågasättas, huruvida det är möjligt att med distriktens nuvarande storlek och uppgifternas mångfald *en* person skall kunna effektivt fullgöra samtliga dessa åligganden. Av naturliga skäl måste vissa

uppgifter komma i efterhand. Att därvid den utåtriktade verksamheten i många fall blir lidande är icke ägnat att förvåna. Härtill bidrager även den nuvarande gränsdragningen för distriktschefernas befogenheter; den omständigheten att distriktscheferna i de flesta fall icke kunna uppträda som avtalslutande part kan icke stimulera, då det gäller att vinna affärs-kontakter.

På grund av den hastiga tekniska utvecklingen och den långt drivna specialiseringen inom signal- och telefonfacken ha signal- och telegrafingenjörerna kommit att i allt större utsträckning fungera som sektionsföreståndare i stället för baningenjörerna, ehuru de senare formellt äro arbetsledare och ansvariga för anläggningarnas drift och underhåll även inom dessa fack. I de fall organisationen följes, medför den onödiga omvägar och kostnader samt ekonomisk svåröverskådlighet.

De svagheter, som enligt utredningens mening vidlåda lokalförvaltningens nuvarande organisationsform, kunna i korthet sammanfattas sålunda. Instansbildningen medför, att splittring uppkommer i befälsföringen, att organisationen blir vidlyftig och dyrbar samt att arbetsformerna bli tunga och omständliga med en omfattande skriftväxling och långsammare ärendesbehandling som följd. Förekomsten av kansliexperterna kan leda till och har i icke obetydlig utsträckning lett till uppkomsten av en instans mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna. På grund av distriktens nuvarande storlek och uppgifternas mångfald måste vissa av distriktschefernas åligganden komma i efterhand. Sålunda ha distriktschefernas instruktionsenliga uppgift att söka kontakt med trafikanterna i regel icke i tillräcklig utsträckning kunnat förverkligas. De lokala järnvägsbefälens befogenheter äro alltför begränsade, vilket bidragit till en anhopning av ärenden i styrelsen. Inom signal- och telefonfacken är organisationen mindre lämplig och torde i praktiken ej följas till fullo.

Flera av de väsentliga svagheter i organisationen, som här berörts, ha vid flera tillfällen konstaterats och påpekats. Trots att vissa ändringar i organisationen vidtagits under årens lopp, ha dessa svagheter icke kunnat elimineras. Bristerna äro vid statsbanornas nuvarande storlek mera uppenbara än tidigare och komma att ytterligare accentueras i och med statsbaneföretagets fortsatta tillväxt.

Olika alternativ för organisationen.

Utredningen har övertvägt olika förslag till organisation av lokalförvaltningen. För de viktigaste av dessa redogöres i det följande.

Utredningens expertdelegation har med utgångspunkt från nuvarande organisation enligt utredningens uppdrag utarbetat förslag med sex, sju och åtta distrikt. Härvid har delegationen räknat med 32 ban-, 10 elektro-

16 maskin- och 25 trafiksektioner efter ett fullständigt förstatligande av landets järnvägar.

Delegationen har samtidigt förordat vissa rationaliserings- och förenklingsåtgärder inom den nuvarande organisationens ram. Som exempel på sådana åtgärder kunna nämnas å ena sidan en allmän decentralisering samt å andra sidan en koncentrerung av personal- och bokföringsärenden till distriktskanslierna. Vidare föreslår delegationen, att särskilda signal- och telefonsektioner inrättas med signal- resp. telegrafingenjörerna som sektionsföreståndare. Mot delegationens förslag, som framförallt genom rationaliserings- och förenklingsåtgärderna innebär vissa fördelar, kunna emellertid vissa invändningar riktas. Sålunda minskas icke antalet instanser. De olägenheter av olika slag, som följa av nuvarande instansbildning, bli alltså bestående. Då kansliexperterna skola bibehållas, upphävas ej heller de nackdelar, som enligt utredningens mening äro förenade med denna institution. Vidare skulle distrikten bli av ungefär samma storleksordning som nu eller i vissa fall ännu större. Man kan därför icke räkna med att distriktscheferna skola få bättre möjligheter än för närvarande att ägna sig åt sin utåtriktade verksamhet. Utredningen anser sig följaktligen icke kunna förorda, att organisationsfrågan löses med utgångspunkt från gällande förhållanden, vare sig en sådan lösning skulle bygga på sex, sju eller åtta distrikt.

Ett annat alternativ innebär, att något fackområde eller eventuellt flera t. ex. maskinavdelningen eller lednings-, signal- och telefonfacken skulle utbrytas ur linjeorganisationen och sortera direkt under resp. byrå i styrelsen i likhet med vad som för närvarande är fallet med förrådsavdelningen och huvudverkstäderna. Utredningen anser sig ej heller kunna förorda en sådan lösning, framförallt med hänsyn till riskerna för att de olika delarna av verket än mer fjärmars från varandra. Arbetsformerna skulle icke vinna ökad smidighet utan tvärtom bli tyngre och mera omständliga, vartill komma riskerna för att gemensamma frågor, t. ex. personalärendena, bli oenhetligt behandlade.

Inom utredningen har även diskuterats en organisationsform utan distriktschefer och distriktskanslier. Enligt detta alternativ skulle sektionerna läggas direkt under styrelsen. Utredningen har i anslutning härtill anhållit om järnvägsstyrelsens och handelskamrarnas synpunkter på en sådan organisationsform och deras uppfattning om en distriktschefs väsentliga uppgifter.

Järnvägsstyrelsen har bl. a. framhållit följande. Distriktschefsinstitutionen utgör ett viktigt och betydelsefullt led i statens järnvägars organisation. Icke minst gäller detta distriktschefernas samordnande funktion. Ett slopande av distriktscheferna skulle enligt styrelsens mening medföra en betänklig splittring av förvaltningsapparaten. Även med utflyttning av

ytterligare befogenheter på sektionsbefälet skulle det dock bli nödvändigt att till styrelsens handläggning överflytta en hel del av distriktschefernas nuvarande arbetsuppgifter. Detta skulle i sin ordning innebära en mindre lycklig centralisering av ärendenas handläggning och därmed även en föga önskvärd ytterligare ansvällning av styrelsen. Att verkschefen och styrelsen i övrigt hade att i ett stort antal frågor kontakta inemot ett 100-tal sektionsföreståndare skulle bli alltför tungrott. Ett dylikt förfarande vore enligt styrelsens mening olämpligt och i vissa fall ogörligt. Även ur militär beredskapssynpunkt skulle ett slopande av distriktschefsinstitutionen vara olämpligt.

Av handelskamrarna ha samtliga, inom vilkas områden distriktschefer äro stationerade, uttalat sig för deras bibehållande, främst med hänsyn till kontakten mellan statsbaneföretaget och näringslivet. Distriktscheferna borde dock enligt handelskamrarnas mening utrustas med ökade befogenheter.

Utredningen anser sig i detta sammanhang böra omnämna organisationen vid de finska statsbanorna, vilken utredningen haft tillfälle att studera. Vid dessa järnvägar funnos distriktschefer med dem underställda sektionsföreståndare till början av 1920-talet, då distriktscheferna indrogos och sektionsföreståndarna lades direkt under järnvägsstyrelsen. En kommitté, som i början av 1949 avlämnade sitt betänkande, anser att utvecklingen givit belägg för att behov av distriktschefernas återinförande föreligger. Dessa böra därvid utrustas med vittgående befogenheter.

För egen del ansluter sig utredningen helt till den uppfattningen, att en organisation utan distrikt icke skulle vara ändamålsenlig.

Utredningens förslag.

Organisationsformen. Den organisationsform, som utredningen anser sig böra förorda, överensstämmer i princip med det förslag, som år 1921 framlades av statsbaneekonomikommisionen. I det följande kommer utredningen att redogöra för hur organisationens huvuddrag böra utformas. Den fullständiga detaljutformningen anser utredningen däremot falla utanför utredningsuppdraget. Denna bör lämpligen ske genom järnvägsstyrelsens försorg, sedan principfrågan vunnit sin lösning.

Statens järnvägar böra enligt utredningens mening indelas i ett betydligt större antal distrikt än för närvarande. Inom varje distrikt bör finnas ett enda förvaltningsorgan. De nuvarande två instanserna distriktschef och sektionsföreståndare sammanslås alltså till en. Den nya instansen benämnes distriktsförvaltning. Den kommer att bestå av distriktschefen med sektionsföreståndarna som närmaste män och chefer för var sin sektion. Till distriktsförvaltningens expedition (distriktsexpeditionen) återkommer utredningen i det följande.

Distriktsförvaltningens funktioner utövas av antingen distriktschefen eller vederbörande sektionsföreståndare. De senare skola med avseende å sektionen — bortsett från verkningarna av en ökad decentralisering — ha samma tjänsteåligganden som nu. I förhållande till gällande organisation uppstår emellertid den skillnaden, att de formellt handla å distriktsförvaltningens vägnar, vilket innebär, att besvär över deras beslut instruktionsenligt icke kunna anföras hos distriktschefen men väl hos styrelsen. Där emot står det givetvis vederbörande öppet att — utan besvär anförande — hänvända sig till distriktschefen med begäran om förnyad prövning av ett ärende.

Även distriktscheferna komma att i stort sett ha samma tjänsteåligganden som nu. Vissa förändringar följa dock av minskningen av distriktens omfattning och av förutsatt decentralisering från styrelsen till distriktscheferna samt från dessa till sektionsföreståndarna. Därjämte bortfalla de ärenden, som för närvarande betingas av möjligheten att hos distriktschefen överklaga sektionsföreståndares beslut.

De ärenden, som avgöras av distriktschefen, skola föredragas av vederbörande sektionsföreståndare i den mån distriktschefen så påkallar. De nuvarande kansliexperterna utgå ur organisationen. Självfallet skall intim kontakt hållas mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna samt mellan de sistnämnda inbördes.

Den av utredningen föreslagna organisationen av lokalförvaltningen har flera beröringspunkter med organisationen inom förråds- och verkstadsavdelningarna. Sektionsföreståndarna ha sålunda som föredragande samma ställning i förhållande till distriktschefen som förråds- resp. verkstadsdirektören i förhållande till generaldirektören. Samtidigt äro de föreståndare för distrikts- resp. verksavdelningar. De ha med andra ord den dubbla funktionen av ledamotskap av distriktsförvaltningen resp. järnvägsstyrelsen och chefskapet över dem underställda avdelningar. Dessutom kunna de i mån av delegation utöva distriktschefens resp. generaldirektörens beslutanderätt.

Den omständigheten att distrikts- och sektionsledningarna sammanföras till en enhet bör icke hindra, att handlingar, då så befinnes lämpligt, ställas direkt till vederbörande sektionsföreståndare på samma sätt som en del post brukar adresseras direkt till viss byrå i järnvägsstyrelsen.

Från distriktsförvaltningen utgående expeditioner, order m. m. betecknas olika alltefter sättet för handläggningen. I de fall distriktschefen deltagit i ett beslut blir beteckningen exempelvis »Distriktsförvaltningen II distriktet. Distriktschefen», i andra fall t. ex. »Distriktsförvaltningen II distriktet. Trafikinspektören 5 trafiksektionen».

Man kan fråga sig om sektionsföreståndarna icke bli alltför arbetstyngda genom den dubbla funktionen av föredragande för distriktschefen och chef

för sektion. Enligt utredningens mening finnas knappast några risker här-
för. För närvarande äro sektionsföreståndarna, envar inom sitt fack, mer
eller mindre engagerade i flertalet av de ärenden, som behandlas på ett
distriktskansli. Antingen är sektionschefen initiativtagare i ärendet och i
så fall är hans medverkan given eller också kommer initiativet från järn-
vägsstyrelsen, distriktschefen eller utomstående. I det övervägande antalet
fall, där sektionsföreståndaren icke är initiativtagare, torde hans uttalande
inhämtas. Som regel eller i varje fall mycket ofta sker därvid kontakten
med sektionsföreståndaren genom skriftväxling. Något utrymme för sådan
skriftväxling kommer icke att finnas inom den av utredningen föreslagna
organisationen. Den skriftliga kontakten utbytes mot muntlig kontakt di-
rekt mellan distriktschefen och sektionsföreståndaren. Det synes utred-
ningen uppenbart att den arbetslättnad, som härigenom uppnås, mer än
väl kompenserar det merarbete, som för sektionsföreståndarens del kan
följa av den i förhållande till nu eventuellt ökade föredragningskyldig-
heten för distriktschefen. Härtill kommer att den vidgade befogenhet, som
utredningen i det följande föreslår för sektionsföreståndarna, bör leda till
minskat arbete för dessa.

Utredningens förslag förutsätter, att distriktschefen och sektionsföre-
ståndarna inom varje distrikt placeras på samma ort, helst i samma
byggnad.

Utredningen vill i detta sammanhang nämna, att organisationen vid de
norska statsbanorna i stort sett överensstämmer med den av utredningen
föreslagna organisationsformen. Sålunda äro de norska statsbanorna in-
delade i distrikt, vart och ett med en distriktschef som föreståndare. På
hans expedition, distriktskontoret, äro i regel även de befattningshavare,
som närmast motsvara sektionsföreståndarna vid statens järnvägar, pla-
cerade. Distriktschefen har, med vissa undantag, ensam beslutanderätt i
lokalförvaltningen. Han kan emellertid delegera avgöranderätten i vissa
ärenden eller grupper av ärenden bl. a. till nyssnämnda befattningshavare.
Mellan distriktschefen och dessa sker all kontakt muntligt, i regel varje dag.
För närvarande finnas åtta distrikt, vilkas längd varierar mellan ca 140
och 1 000 km. Enligt vad utredningen har sig bekant har denna organisa-
tion fungerat tillfredsställande.

Utredningen anser att distriktets centrala tjänsteställe bör benämnas
distriktsexpedition. Inom expeditionen böra finnas följande gemensamma
avdelningar, nämligen en personalavdelning, en kameral avdelning, ett rit-
kontor och ett diarium. Dessutom bör finnas gemensam personal för ma-
skinskrivning och expeditionsvaktsgöromål. Inom vissa distrikt torde även
andra arbetsuppgifter kunna helt eller delvis handläggas gemensamt för
flera sektioner inom samma fack, t. ex. vagnfördelning och tågledning
samt vissa tekniska uppgifter.

Distriktscheferna böra liksom nu ha tillgång till juridiskt biträde. Utredningen anser dock icke att antalet distriktssekreterartjänster bör ökas enbart därför att distriktens antal ökas. Behovet av juridiskt biträde synes lämpligen kunna tillgodoses så att i regel en och samma tjänsteman fungerar som distriktssekreterare för två distrikt, särskilt om en del strängt taget icke juridiska ärenden, som för närvarande ingå i distriktssekretterarnas arbetsuppgifter, överflyttas på andra tjänstemän.

Liksom nu böra distrikten uppdelas i ett antal ban-, elektro-, maskin- och trafiksektioner. Beträffande signal- och telefonfacken förordar utredningen, att särskilda signal- och telefonsektioner inrättas. Till dessa böra från bansektionerna överföras all signal- resp. telefonreparatörspersonal. Som föreståndare för de nybildade sektionerna insätts signal- resp. telegrafingenjörerna.

Ärenden rörande tågfärjedriften handläggas för närvarande av maskin-ingenjören på distriktskansliet i Malmö. I och med att kansliexperterna utgå ur organisationen, måste handläggningen av dessa ärenden överflyttas på annan tjänstehavare. Då emellertid dessa arbetsuppgifter numera äro av sådan art och omfattning, att de böra åvila en särskild tjänstehavare, föreslår utredningen att en tjänst som sjöfartsingenjör inrättas.

Sektionsföreståndarna böra i erforderlig utsträckning förses med egna biträden, dock icke för arbeten som kunna utföras av den för distrikts-expeditionen gemensamma personalen. En sådan begränsning är nödvändig för att förebygga, att inom expeditionen uppstår ett antal självständiga kontor med samma eller likartade arbetsuppgifter. Särskild vikt fästas utredningen vid att för sektionsföreståndarnas del särskilda befattningshavare icke avses för personal- och bokföringsärenden, utan att dessa handläggas på de för distriktet gemensamma avdelningarna inom distrikts-expeditionen.

Utredningen har förut framhållit, att distriktschefernas tjänsteåligganden i stort sett bli desamma vid den av utredningen föreslagna organisationen som för närvarande. De friare former, under vilka de framförallt på grund av mindre skriftväxling, minskad omständlighet och ökade befohgheter kunna fullgöras, bör enligt utredningens mening leda till att uppgifter, som för närvarande av olika skäl fått träda i bakgrunden, kunna till statsbaneföretagets åtnad ägnas större uppmärksamhet. Det kan därför vara på sin plats att i ett sammanhang något beröra de uppgifter, som böra ankomma på distriktscheferna.

Distriktschefens verksamhet skall liksom för närvarande vara såväl inåt- som utåtriktad. Han måste ständigt ha för ögonen, att han tillhör och representerar ett affärsföretag. Detta bör på en gång utgöra bakgrunden till och riktpunkten för hans verksamhet. Han bör fördenskull ha

uppmärksamheten fäst icke blott på utgiftssidan utan i lika mån på inkomstsidan.

Vad den interna verksamheten angår bör han bl. a. ta initiativ till järnvägstjänstens rationalisering och trafikapparatus avvägning efter trafikens krav och växlingar, utöva ekonomisk driftkontroll och därvid särskilt övervaka personalhushållningen, bedöma och framlägga distriktets investeringsbehov samt samordna tjänsten de olika sektionerna emellan så att driften skötes på mest ändamålsenliga sätt.

I den utåtriktade verksamheten skall det ankomma på honom att vidtaga eller föreslå åtgärder av olika slag för tillgodoseende av trafikanternas berättigade intressen och önskemål i syfte att tillföra företaget största möjliga gods- och persontrafik. Som självklart framstår att han bör söka och upprätthålla intim kontakt med lokala myndigheter samt med representanter för handel, industri och andra näringsgrenar inom distriktets trafikområde, allt för att vinna kännedom om näringslivets önskemål samt om möjligheterna för statens järnvägar att bidra till lösningen av större transportproblem och att förbättra sina tjänster. En förutsättning härför är givetvis att han får ökade befogenheter att med trafikanter träffa avgöranden å företagets vägnar.

Utredningen är icke främmande för att mot vad här anförts kan framkomma den invändningen, att trafikinspektörerna och trafikombuden ha motsvarande uppgifter i fråga om trafikvärningen. Dessa tjänstemän böra emellertid, bortsett från dem tillkommande befogenhet att avgöra frågor av mindre räckvidd, i förevarande sammanhang ha till huvudsaklig uppgift att utföra förberedelsearbetet.

Kvalificerade uppgifter av trafikvärvande och överhuvudtaget affärsbetonad natur komma sålunda att påvåla distriktscheferna. De böra därför vara väl insatta i statsbaneföretagets trafikmässiga förhållanden samt ha den ekonomiska läggning och de personliga egenskaper i övrigt, som böra fordras av en god affärsledare. Det bör fördenskull ordnas så att tjänstemän, som besitta nämnda personliga egenskaper och som även i övrigt anses lämpliga som distriktschef — vare sig fråga är om trafikmän eller tekniker — kunna få erforderlig kompletterande teoretisk och praktisk utbildning.

Antalet organisationsenheter. Vid indelning av statsbanenätet i organisationsenheter bör enligt utredningens mening eftersträvas att minska distriktens storlek. Vidare bör beaktas att distrikten resp. sektionerna böra vara ungefärligen likvärdiga i fråga om föreståndarens arbete och ansvar. Härutöver har man att taga hänsyn till andra faktorer av såväl allmän betydelse som internt järnvägsintresse t. ex. anknäytning till handelscentra och handelsområden, trafikens inriktning m. m.

Att åstadkomma en i varje detalj lämplig indelning av statsbanenätet i distrikt och sektioner är självfallet en svår uppgift. Expertdelegationen har på uppdrag utarbetat förslag till en sådan indelning, byggd på den av utredningen föreslagna organisationsformen. På grundval härav framlägger utredningen nedan ett förslag till förvaltningsindelning. Detta gör dock ej anspråk på att vara den ur alla synpunkter mest ändamålsenliga lösningen. Justeringar i de föreslagna gränserna för de olika organisationsenheterna och även en eller annan ändring i det föreslagna antalet enheter kunna sålunda tänkas. För utredningen har det väsentliga varit att få lokalförvaltningens principiella organisationsform fastlagd, under det att förvaltningsindelningens definitiva utformning på detta stadium måste betraktas som en andrahandsfråga.

Utredningens förslag innebär att statens järnvägar efter ett fullständigt förstatligande indelas i 13 distrikt och en fristående driftsektion. Distriktet indelas i sin tur i 32 ban-, 10 elektro-, 18 maskin-, 1 sjöfarts- och 24 trafiksektioner samt 7 signal- och 7 telefonsektioner. Distrikthuvudorter äro i förslaget: Luleå, Umeå, Östersund, Gävle, Stockholm, Örebro, Kristinehamn, Norrköping, Göteborg, Borås, Växjö, Hälsingborg och Malmö.

Förvaltningsindelningen enligt förslaget framgår närmare av nedanstående sammanställning och bilagorna återgivna karta och tabeller.

Distriktets huvudort	Längd i km	Antal sektioner på distriktet					A n m.
		ban-	elektro-	maskin-	trafik-	Summa	
sektioner							
Luleå	1 309	2	1	1	2	6	
Umeå	991	2	1	1	1	5	
Östersund	1 150	2	1	1	1	5	
Gävle	1 289	3	1	2	2	8	
Stockholm	1 760	4	1	2	4	11	
Örebro	720	2	—	1	1	4	
Kristinehamn	882	2	1	1	1	5	
Norrköping	1 262	2	1	1	2	6	
Göteborg	1 851	4	1	2	3	10	
Borås	1 155	2	1	1	2	6	
Växjö	1 650	3	—	2	2	7	
Hälsingborg	516	1	—	1	1	3	
Malmö	1 279	3	1	2	2	8	Dessutom en sjöfartssektion
Summa	15 814	32	10	18	24	84	

Gotlandsbanorna bilda nu en driftsektion, omfattande ban-, maskin- och trafikavdelningarna med en trafikinspektör som sektionsföreståndare under distriktschefen i Stockholm. Då dessa banor och deras trafikområde äro helt skilda från statsbanenätet i övrigt, och då förhållandena vid dessa

järnvägar äro relativt sett enka, föreslår utredningen, att banorna ifråga undantagas från organisationsprincipen såtillvida att de icke inordnas under någon distriktschef. De böra skötas av en driftsektionsföreståndare direkt underställd styrelsen.

Utredningen har som synes ansett det nuvarande antalet signal- och telegrafingenjörer tillräckligt i den föreslagna organisationen. Förslaget upptager därför sju signal- och sju telefonsektioner. I de fall en sektion omfattar mer än ett distrikt, har utredningen tänkt sig att en av sektionsföreståndarens ingenjörer skall placeras på distriktsexpeditionen inom det distrikt, där sektionsföreståndaren ej är placerad. Utredningen är dock ej främmande för att en tids erfarenhet kan visa, att ytterligare en eller annan sektion är erforderlig. Enligt utredningens förslag skulle sektionsindelningen utformas enligt följande sammanställning.

Sektionsföreståndare placeras i	ombesörjer tjänsten inom
Luleå eller Umeå	Luleå- och Umeådistrikten
Östersund eller Gävle	Östersunds- och Gävledistrikten
Stockholm	Stockholmsdistriktet
Örebro eller Norrköping	Örebro-, Norrköpings- och Kristinehamnsdistrikten
Borås eller Växjö	Borås- och Växjödistrikten
Göteborg	Göteborgsdistriktet
Malmö eller Hälsingborg	Malmö- och Hälsingborgsdistrikten

Utredningen vill i detta sammanhang framhålla, att distrikts- och sektionsgränserna, oavsett hur dessa dragas, icke böra utgöra hinder för en rationell uppbyggnad av underhållsområdena inom de tekniska facken eller ett ändamålsenligt utnyttjande av åkande personal och rullande materiel.

Enligt förslaget bli sektioner av alla slag genomsnittligen större än vad som för närvarande är fallet. Tidigare torde den uppfattningen ha varit övervägande, att sektionerna ofta varit för stora. Mot bakgrunden av då rådande förhållanden måste uppfattningen principiellt sett anses vara berättigad. Numera är emellertid läget helt ändrat. Ett modernt telefonväsende står till linjeorganisationens förfogande. Snabba och täta förbindelser på såväl järnväg som landsväg underlätta i hög grad kommunikationerna mellan överordnade och underordnade tjänsteställen. Såväl distrikts- som sektionschefer ha allmänt motordressiner och tjänstebilar till sitt förfogande.

Utredningen är väl medveten om att de nu rådande förhållandena på byggnadsmarknaden kunna lägga hinder i vägen för ett omedelbart ge-

nomförande av utredningens förslag i dess helhet. De erforderliga telefon-tekniska förändringarna torde likaså kräva viss tid. Vidare bygger utredningens förslag på helt genomfört förstatligande av landets järnvägsnät. Dessa förhållanden behöva och böra i och för sig icke hindra att man genom ett successivt genomförande så snart som möjligt tillgodogör sig de fördelar, som stå att vinna. Enbart den omständigheten, att sektionsföreståndarna på grund av byggnadssvårigheterna icke genast kunna placeras i samma byggnad som distriktschefen eller att någon enstaka sektionsföreståndare tills vidare måste vara placerad på annan ort än denne, bör i allt fall icke utgöra ett hinder, även om på grund härav icke alla de beräknade fördelarna omedelbart kunna tillgodogöras.

Fördelar med och invändningar mot förslaget. Den av utredningen föreslagna organisationen liksom varje annan är förenad med både fördelar och nackdelar. Utredningen menar dock, att fördelarna klart överväga.

Fördelarna med utredningens förslag kunna sammanfattas sålunda: enklare, effektivare och billigare organisation samt mindre tyngande och omständliga arbetsformer.

Till organisationens förbilligande återkommer utredningen under närmast följande avsnitt av betänkandet. Här må med avseende å förslagets fördelar i övrigt anföras följande.

De väsentligaste leden i förenklingen och effektiviseringen av organisationen äro inflyttningen av sektionsföreståndarna till samma ort som distriktschefen och borttagandet av kansliexperterna. Återverkningarna härav på arbetsformerna ligga i öppen dag. Intim kontakt skapas mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna till gagn för en samordning av distriktets skötsel i betydligt högre grad än som för närvarande är möjlig. Distriktens minskade omfattning bidrager även härtill. De skriftliga förhandlingarna mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna utbytas mot muntliga överläggningar med förenklat expeditiönsarbete som omedelbar följd. På samma gång som distriktschefen kan muntligen rådgöra med sektionsföreståndaren-fackmannen, kan denne inhämta distriktschefens och kollegernas inom distriktsförvaltningen råd och synpunkter i frågor, som sektionsföreståndaren visserligen själv äger avgöra men där det personliga meningsutbytet likväl är av värde.

Det kan vara av intresse att konstatera, att enligt verkställda undersökningar ca 30 % av det totala antalet skrivelser från distriktschefer och sektionsföreståndare vid den föreslagna organisationen skulle kunna undvikas. Behov av skriftliga meddelanden från distriktsförvaltningen skulle framdeles förefinnas endast då det gäller order till eller infordrande av yttranden från stationer och andra tjänsteställen på linjen samt då fråga är om skrivelser till styrelsen, andra distrikt och utomstående.

Till ytterligare belysning av de förenklingar av arbetsformerna, som stå att vinna, torde förtjäna omnämnas, att för närvarande mycket arbete av samma slag utföres på distriktskanslierna och sektionföreståndarnas expeditioner, d. v. s. på sammanlagt 105 ställen. Enligt utredningens förslag skulle detta arbete utföras endast på distriktsexpeditionerna, d. v. s. på 13 ställen. Härtill kommer att tjänstemännen på distriktsexpeditionerna kunna mera rationellt utnyttjas genom specialisering i en utsträckning, som icke är möjlig på de nuvarande expeditionerna.

Från representanter för näringslivet har vid skilda tillfällen vitsordats betydelsen av personlig kontakt med statsbaneföretagets främste företrädare ute i landet, distriktschefen. Den utökning av antalet distrikt, som utredningen förordar, kommer att påtagligt främja denna kontakt. I samma riktning verka de ökade befogenheter, som utredningen anser böra tillkomma såväl distriktschefer som sektionföreståndare. Då emellertid en ändrad befogenhetsfördelning kan åstadkommas utan de organisatoriska ändringar, utredningen förordar, har utredningen icke ansett sig böra i detta sammanhang särskilt upptaga detta spörsmål. Utredningen återkommer härtill i närmast följande kapitel.

I stället skall utredningen något uppehålla sig vid vissa nära till hands liggande invändningar, som kunna väntas mot förslaget. En sådan har utredningen redan bemött i det föregående, nämligen den att sektionföreståndarnas dubbla funktion av föredragande för distriktschefen och chef för sektion skulle kunna bli alltför tyngande. En annan och därmed nära sammanhängande invändning är, att sektionföreståndarna icke få tillräcklig tid över för inspektion av sektionen. Anledningen till en sådan invändning skulle närmast vara den, att sektionföreståndarna på grund av sin föredragningskyldighet för distriktschefen bli alltför bundna vid distriktsexpeditionen. Enligt utredningens mening saknar invändningen fog. Föredragning bör med fördel kunna ske under distriktschefens och vederbörande sektionföreståndares gemensamma resor på linjen och även eljest ordnas så, att de ej inkräkta på rörelsefriheten; man har härvid även att räkna med sektionföreståndarnas närmaste män.

Vidare kunna de invändningarna väntas, att sektionföreståndarna i vissa fall komma att placeras mindre centralt inom sektionen till men för tjänsten samt att sektionföreståndare i viss utsträckning måste flyttas från orter, där de nu äro placerade. Det sistnämnda skulle när det gäller trafikinspektör vara olägligt för kontakten mellan denne och representanter inom orten för näringslivet.

Den första av dessa invändningar anser utredningen med nuvarande kommunikationsmöjligheter sakna reell betydelse. Tilläggas kan att sådan mindre central placering redan nu förekommer utan att några erinringar framförts däremot.

Den andra invändningen synes däremot mera befogad. Enligt utredningens förslag skulle trafikinspektör icke vara placerad på följande orter, där sådan för närvarande finnes, nämligen

Boden	Halmstad	Orsa	Västerås
Bollnäs	Kalmar	Ronneby	Ystad
Falköping	Kristianstad	Skara	Ånge
Filipstad	Nässjö		

Utredningen förbiser icke, att förflyttningen av en trafikinspektör från ort, där han nu är placerad, inom orten kommer att betraktas som oläglig. Många gånger äro påstådda olägenheter ganska svårdefinierbara och ofta bottna de i intressen, som ha relativt litet med ortens trafikproblem att göra. Då så icke är fallet kunna olägenheterna av förflyttningen i viss mån neutraliseras genom att trafikombud placeras på orten. Enligt utredningens mening böra trafikombud sålunda finnas i t. ex. Halmstad, Ronneby, Skara, Västerås och Ystad.

Kostnadsberäkningar. Utredningens organisationsförslag medför besparingar i personalkostnaderna för distrikts- och sektionsledningarna. Beräkningen av besparingens storlek är emellertid vansklig.

Enligt av expertdelegationen verkställda beräkningar uppgå de årliga personalkostnaderna för en nyorganisation med sex distrikt till 10,7 milj. kronor, med sju distrikt till 11,2 milj. kronor och med åtta distrikt till 11,7 milj. kronor.

På grundval av expertdelegationens beräkningar har utredningen uppskattat de årliga personalkostnaderna för en organisation enligt utredningens förslag till 9,9 milj. kronor.

Personalkostnaderna för den nuvarande organisationen beräknas för år 1949 uppgå till 13,8 milj. kronor.

Beräkningarna visa, att personalkostnaderna vid en organisation enligt utredningens förslag äro lägre än i de andra alternativen och avsevärt lägre än kostnaderna för nuvarande organisation, trots att de senare avse ett icke helt förstatligat järnvägsnät.

Utredningens förslag kräver icke obetydliga engångskostnader. Sålunda beräknas kostnaderna för de telefontekniska förändringar, som förslaget nödvändiggör, till ca 5,3 milj. kronor utöver kostnaden för de kablar, som vid elektrifiering ändock erfordras. Härtill komma engångskostnaderna för de lokaler, som erfordras för de föreslagna distriktsexpeditionerna.

Enligt expertdelegationens beräkningar finnas tillräckliga utrymmen för tre av dessa expeditioner, nämligen i Stockholm, Göteborg och Malmö. Nybyggnad, tillbyggnad eller förhyrning skulle alltså erfordras på tio platser.

Å andra sidan uppkommer ett betydande överskott av lokaler, nämligen dels på de orter, från vilka sektionsföreståndare flyttas, dels på de föreslagna distriktshuvudorter, där fastighet för distriktsexpeditionen måste byggas eller förhyras. Enligt expertdelegationens beräkningar bli sålunda på förstnämnda orter lokaler för närmare ett 50-tal expeditioner samt på distriktshuvudorterna ca 370 rumsenheter övertaliga.

Utredningens byggnadsexpert har beräknat kostnaderna för uppförande på vederbörande orter av sammanlagt tio byggnader för distriktsexpeditionerna till i runt tal 7,4 milj. kronor. Härtill komma tomtkostnader med ca 500 000 kronor. Dessa belopp representera tillsammans kostnaderna för det maximala behovet. Uteslutet lär väl icke vara att i åtskilliga fall erforderliga lokaler kunna åstadkommas allenast genom större eller mindre tillbyggnad. De årliga kostnaderna för ränta, amortering, reparationer, värme och övriga onera uppskattas vid fullt genomförd utbyggnad enligt maximalkalkylen till ca 500 000 kronor. Då de årliga hyresinkomsterna enligt expertens försiktiga beräkningar skulle uppgå till 200 000 kronor, blir alltså enligt nyssnämnda maximalkalkyl den årliga nettoutgiften ca 300 000 kronor.

III. Befogenhetsfördelningen.

Frågan om befogenhetsfördelningen inom statens järnvägar berördes av utredningen redan i första delen av betänkandet. Utredningen framhöll därvid bl. a. följande.

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.

Utredningen har i mars 1948 erhållit järnvägsstyrelsens uttalande över föreslagna decentraliseringsåtgärder m. m. med förteckning över de förslag, som icke ansetts böra genomföras samt skälen därför. Denna för-

teckning upptager en betydande del av de framförda förslagen, däribland de mera omfattande.

Efter att ha tagit del av styrelsens uttalande och ytterligare studerat befogenhetsfördelningen mellan olika instanser vid statens järnvägar får utredningen framhålla följande.

I vissa fall är en centralisering nödvändig eller fördelaktigare än en decentralisering. I andra fall åter är förhållandet det omvända. Även om numera decentraliseringssträvandena på olika områden äro mera påtagliga än tidigare, få dessa givetvis icke bli självändamål.

Det torde vara en allmän erfarenhet, att försök att ändra arbetsorganisationen inom ett företag ofta möter gensagor. I många fall kunna sådana gensagor bottna i en saklig uppfattning om vad som kan vara tjänligast. I andra fall åter kan motstånd bero på omständigheter av annan art t. ex. att föreståndarna för vissa avdelningar se på frågorna alltför mycket ur den egna avdelningens synpunkt, att personalen blivit så invand vid en viss ordning att den icke kan eller endast med svårighet kan tänka sig en annan ordning eller — vilket icke torde vara ovanligt — att enskilda tjänstemän motarbeta en överflyttning av sina ärenden till andra instanser, emedan de befara en nedvärdering eller indragning av den egna tjänsten. Självfallet måste den för ett företag ansvariga ledningen bortse från skäl av här antydd, mer eller mindre personlig art och bedöma frågorna med företagets bästa för ögonen. Då det som skäl mot decentralisering ofta anföres bl. a., att en tjänsteman eller ett tjänsteställe, som utrustas med större befogenheter, får sin arbetsbörda utökad, vill utredningen framhålla, att så icke alltid är fallet utan ofta tvärtom. Tjänstemannen eller tjänstestället har oftast även tidigare handlagt ärendet såsom förslagsställare eller remissinstans och därvid måst redogöra för frågans läge samt anföra skäl och motskäl. Efter överflyttning av beslutanderätten bortfaller sistnämnda arbete.

Beträffande statens järnvägar är utredningen av den bestämda uppfattningen, att det vid verkets nuvarande och framtida storlek är en tvingande nödvändighet att genomföra en kraftig decentralisering från styrelsen till lokalförvaltningen, om verket skall kunna fungera som ett modernt och effektivt affärsföretag. En överflyttning av beslutanderätten till lägre instans synes vara erforderlig inom statens järnvägars flesta verksamhetsområden, men utredningen har tyckt sig finna att den är särskilt behöfvlig inom de tekniska arbetsområdena, speciellt inom ban- och husbyggnadsområdet.

Utredningen är enig med järnvägsstyrelsen om att projekteringen av större tekniska anläggningar bör åvila sakkunskapen i styrelsen. Däremot är utredningen av den bestämda meningen, att beslut om mindre järnvägs- och husbyggnadsarbeten, särskilt förändringsarbeten, böra i stor ut-

sträckning delegeras från styrelsen till lokalmyndigheterna. Det kan icke vara förenligt med en rationell ordning inom ett storföretag att även ett mindre husbyggnadsärende skall vara underkastat en så omständlig behandlingsprocedur, som för närvarande är fallet. Om en anordning behövs på en station, kan enligt vad utredningen förspord ärendets gång för närvarande bli följande: stationsföreståndaren—trafikinspektören—baningenjören—trafikinspektören—baningenjören—distriktschefen—kanslitrafikinspektören—kanslibaningenjören—distriktschefen—styrelsen. Om sedan ett nytt förslag utarbetas i styrelsen, blir behandlingsgången där enligt styrelsens förutnämnda uttalande till utredningen följande. Förslag uppgöres t. ex. inom bantekniska byråns husbyggnadsavdelning, i förekommande fall i samråd med denna byråns allmänna avdelning, värme- och sanitetstekniska avdelning, broavdelning och geotekniska avdelning samt med drifttjänstbyråns organisationsavdelning och avdelningen för kontorsorganisation. Därefter underställes förslaget drifttjänstbyrån och elektrotekniska byrån samt — alltefter byggnadens karaktär — i övrigt berörda byråer såsom godstrafikbyrån, persontrafikbyrån, försvarsbyrån, person-taxebyrån och biltrafikbyrån. Ärendet föredrages så för generaldirektören för beslut om anslagstilldelning. Sedan kan ärendet åter vandra den långa vägen distriktschefen—kanslibaningenjören—kanslitrafikinspektören—trafikinspektören—stationsföreståndaren—trafikinspektören—baningenjören. Har styrelsen begärt granskning av och yttrande över förslaget, skall ärendet därpå ånyo gå fram och tillbaka. Även om slutresultatet efter en sådan prövning blir det bästa möjliga, är det uppenbart att arbetet är alltför tungrott. Vederbörande fackmän i styrelsen böra kunna utfärda vissa normer, typ- eller standardritningar till hjälp åt lokalbefälen, till vilka beslutanderätten i dessa ärenden bör delegeras. Det bör beaktas att lokalmyndigheterna ha möjlighet att vid tveksamhet vända sig direkt till vederbörande fackbyrå för att inhämta råd.

I samband med decentraliseringen av byggnadsärenden bör övervägas att ge lokalmyndigheterna rätt att i viss utsträckning anlita privata arkitekter. Då fråga är om mera omfattande nybyggnader, t. ex. av större stationshus, torde arkitekttävlingar böra utlysas.

Såsom ett led i strävandena att höja statens järnvägars konkurrenskraft i förhållande till andra trafikmedel anser utredningen att distriktscheferna böra erhålla väsentligt ökade möjligheter att träffa avtal med trafikanter. Sålunda böra distriktscheferna bl. a. få befogenhet att inom vissa gränser besluta i taxenedsättningsärenden, t. ex. i fråga om brådskande transporter inom distriktet. Mot en utflyttning av beslutanderätten i dessa ärenden har anförts bl. a. det skälet, att trafikanterna skulle bli oenhetligt behandlade. En sådan följd anser utredningen icke vara utan vidare förkastlig, ty det bör för statens järnvägar liksom för varje annat

affärsföretag vara möjligt att, när så befinnes lämpligt, träffa särskilda avtal med vissa kunder utan att därför samma avtal skall behöva gälla för alla trafikanter, oavsett förhållandena i det speciella fallet.

Det har mot behovet av decentralisering i fråga om taxenedsättningar även framhållits, att en statens järnvägars ackvisitör — t. ex. ett trafikombud eller en trafikinspektör — lätt och snabbt kan erhålla definitivt telefonbesked i en sådan fråga från vederbörande avdelning i järnvägsstyrelsen. Detta kan givetvis i vissa fall vara tillfyllest. I andra fall åter kan det vara erforderligt eller önskligt att en industriledare eller annan företagschef, sedan förberedelsearbetet utförts av andraplansmän, kan med distriktschefen diskutera väsentliga frågor beträffande taxor, spåranslutningar, rullande materiel och tidtabeller m. m. samt med denne träffa avtal vid förhandlingsbordet. Dessa och liknande synpunkter ha framförts till utredningen från representanter för näringslivet. Det kan i detta sammanhang även nämnas, att järnvägsstyrelsen enligt vad utredningen har sig bekant helt nyligen delegerat beslutanderätten i nedsättningsärenden till föreståndaren för driftsektionen på Gotland.

Utredningen övergår härefter till befogenhetsfördelningen inom distrikten.

Distriktscheferna böra ägna sig åt större och viktigare frågor samt i möjligaste mån frikopplas från detaljärenden. Till sektionsföreståndarna böra därför vissa av distriktscheferna för närvarande handlagda ärenden av mera rutinmässig karaktär överflyttas. Hit höra det stora flertalet personalärenden. Sålunda bör distriktsförvaltningens utnämningsrätt i betydande utsträckning kunna utövas av sektionsföreståndarna. Vidare böra sektionsföreståndarna medges att själva låta utföra smärre ändringsarbeten beträffande sektionens byggnader, utbyta spårväxlar, avsluta arrendekontrakt, bevilja vissa nedsättningar i taxor och avgifter m. m.

Omfördelningen av befogenheterna bör emellertid ej stanna vid en nedflyttning av beslutanderätten från distriktscheferna till sektionsföreståndarna. Även från sektionsföreståndarna till dem underställt lokalbefäl bör en decentralisering ske.

Utredningen anser sig icke böra avsluta kapitlet om befogenhetsfördelningen utan att något beröra det nuvarande systemet med tjänsteföreskrifter av olika slag. Här möter nämligen ett område, inom vilket betydande förenklingar torde stå att vinna.

För närvarande utfärdas föreskrifter i särtryck, cirkulär, skrivelser från olika myndigheter, sektionsorder och sektionspromemorior m. m. Varje särtryck behandlar ett begränsat avsnitt av tjänsten. Det innehåller föreskrifter av mera bestående giltighet. För närvarande finnas 269 särtryck, av vilka några äro utgivna redan på 1910-talet. Cirkulären innehålla meddelanden och föreskrifter av tillfällig art eller gällande för begränsad tid.

Vid början av varje år utges ett tämligen omfattande sammandrag av cirkulär från tidigare år, vilka skola tillämpas även i fortsättningen. Cirkulärens antal per år har under tiden 1938—1948 varierat mellan 700 och 925. Såsom härav framgår regleras järnvägstjänsten i detalj av en betydande mängd föreskrifter av olika slag.

Det torde icke kunna bestridas att mångfalden av detaljbestämmelser leder till en inställning i osjälvständighetens tecken. Vederbörande befattningshavare känner sig i behov av direktiv för alla upptänkliga fall. Om därför föreskrifter saknas i en speciell situation, vänder han sig till överordnad instans i stället för att själv söka lösa frågan på ett praktiskt sätt och i huvudbestämmelsens anda. Att en sådan tingens ordning är mindre lämplig i en tid, då kravet på snabbhet och effektivitet blir alltmer framträdande, ligger i öppen dag. Det må även framhållas att de många ändringarna av utfärdade föreskrifter verka irriterande och sprida en känsla av osäkerhet hos personalen, vartill kommer att de medföra ett omfattande arbete på olika tjänsteställen med komplettering av särtryck o. d.

Inom vissa tjänstegrenar t. ex. säkerhetstjänsten äro tämligen utförliga bestämmelser utan tvekan nödvändiga. På andra områden åter bör man vid ett affärsföretag av statens järnvägars storleksordning och struktur i större utsträckning än hittills lita på underlydande befäls och enskilda tjänstemäns förmåga att handla med gott omdöme och på eget ansvar. Utredningen vill därför ifrågasätta, om icke antalet särtryck och cirkulär borde kunna nedbringas samt detaljrikedomen i de erforderliga föreskrifterna begränsas. De bestämmelser, som äro erforderliga, böra göras så kortfattade och lättlästa som möjligt.

Utredningen vill i detta sammanhang även rekommendera en ökad muntlig kontakt mellan järnvägsstyrelsen och distriktscheferna.

Vid ett företag som statens järnvägar är det givetvis ofrånkomligt, att ett betydande antal rapporter, statistiska uppgifter o. d. lämnas av linjepersonalen till överordnade myndigheter. Utredningen har vid sina undersökningar av möjligheterna till ytterligare förenklingar i arbetet tagit upp till behandling även frågan om den nuvarande rapporteringsskyldigheten. Expertdelegationen har sålunda enligt utredningens uppdrag utarbetat förslag, vilka innebära slopning eller förenkling av vissa rapporter och uppgifter. Förslagen ha av utredningen överlämnats till järnvägsstyrelsen, som genomfört vissa av dem. Frågan bör dock ägnas fortlöpande uppmärksamhet. Utredningen vill i detta sammanhang framhålla lämpligheten av att rapporter o. d. i de fall så är fördelaktigt lämnas muntligen per telefon i stället för skriftligen.

IV. Organisationen av verkstads- och förrådstjänsten.

Nuvarande organisation.

För den rullande materielens underhåll finnas, förutom driftverkstäder, åtta huvudverkstäder. De sistnämnda stå under direkt ledning av den i järnvägsstyrelsen placerade verkstadsdirektören. För varje sådan verkstad finnes en *verkstadsföreståndare*. Huvudverkstäder finnas för närvarande i Örebro (filialverkstad i Borås), Tomtebodå (filialverkstad i Tillberga), Göteborg (filialverkstäder i Hälsingborg och Varberg), Malmö (filialverkstäder i Ystad och Ronneby), Östersund, Bollnäs (filialverkstad i Gävle), Notviken och Åmål. Vidare äro statens järnvägar ensamägare av AB Gävle Vagnverkstad, som ombesörjer tillverkning av godsvagnar, samt delägare i Kalmar Verkstads AB, vid vars verkstad person- och godsvagnar tillverkas samt lok, person- och godsvagnar repareras och revideras.

För tillhandahållande av effekter och materialier finnas sex huvudförråd. Dessa stå under direkt ledning av den i järnvägsstyrelsen placerade förrådsdirektören. Varje huvudförråd förestås av en *förrådsintendent*. Huvudförråd finnas för närvarande i Örebro (annexförråd i Hagalunds övre), Göteborg, Malmö, Östersund (annexförråd i Bollnäs), Luleå (annexförråd i Notviken) och Åmål (annexförråd i Gävle).

Utredningens förslag.

I fråga om *verkstadsorganisationen* har utredningen icke funnit anledning föreslå någon ändring.

Utredningen har uppdragit åt expertdelegationen att undersöka *förrådsorganisationen*. Resultatet av denna undersökning har delegationen redovisat i en promemoria den 12 maj 1949. En av ledamöterna i delegationen har i skrivelse den 28 maj 1949 anförut i vissa delar avvikande mening.

Delegationen har framhållit, att man inom förrådsavdelningen tänkt sig att flytta huvudförrådet i Åmål till Gävle för att erhålla ett ur geografisk synpunkt bättre försörjningsområde och lämpligare lokaler. I samband med flyttningen skulle vidtagas vissa ändringar i huvudförrådets försörjningsområden.

Delegationen föreslår att antalet förrådsområden minskas från sex till fem och att beslut härom fattas, innan några byggnadskostnader nedläggas i Gävle. Enligt expertdelegationens förslag skulle huvudförråd finnas i Örebro, Göteborg, Malmö, Boden eller Notviken och Gävle. Minskningen skulle ske på så sätt, att huvudförrådet i Östersund indrages och dess område uppdelas på Gävle och Luleå (Boden). Därjämte skulle såväl Örebro som Göteborgs förrådsområden utökas. I Östersund skulle med hänsyn till huvudverkstaden där inrättas ett annexförråd. Samtidigt borde verksamheten vid Luleå förrådsområde omläggas. Där ligger för närvarande förvaltningen i Luleå, huvudförrådet i Boden och ett annexförråd vid huvudverkstaden i Notviken. Enligt delegationen skulle såväl förvaltningen som huvudförrådet koncentreras till antingen Boden eller Notviken.

Reservanten inom delegationen har bl. a. ansett att delegationen bort uttala sin anslutning till nu rådande organisation av förrådsväsendet och vidare för att en undersökning av möjligheten att med ekonomiskt utbyte reducera förrådsområdenas antal från 6 till 5 skulle tagas under omprövning först när tillräcklig erfarenhet av förrådsrörelsen efter ett fullbordat förstatligande av landets järnvägar förelåge. Reservanten har dessutom framhållit, att expertdelegationen ej bort upptaga frågan om ett uppskjutande av den av förrådsavdelningen planerade ombyggnaden av godsmagasinet i Gävle till förrådslokal.

Utredningen är medveten om betydelsen av att varuförsörjningen sker snabbt och med precision. För att så skall kunna ske måste statsbanenätet uppdelas i ett antal försörjningsområden. Det ur olika synpunkter lämpligaste antalet kan vara vanskligt att bestämma. För utredningen förefaller det som om sex förrådsområden icke skulle vara för mycket efter det järnvägsförstatligandet genomförts. Vad huvudorterna för förrådsområdena angår vill utredningen endast framhålla vikten av att huvudverkstäderna, vilka äro de största förrådsavnämarna, i största möjliga utsträckning ha omedelbar tillgång till huvudförråd. Då det gäller att bestämma förläggningsorterna bör hänsyn tagas även till militära synpunkter.

Expertdelegationen har vidare framfört förslag om

överflyttning av byggnadscentralförrådet från förrådsbyrån till drifttjänstbyrån,

utsträckning av förfaringssättet med av förrådsbyrån och förrådsintendenterna träffade huvudavtal, på vilka avrop vid behov få göras,

utökning av rekvirenternas avropsrätt,

överflyttning av ansvaret för utbetalningen av räkningar på s. k. direktköp från förrådsintendenterna till sektionsföreståndarna,

nedbringande av antalet rekvisitioner genom olika åtgärder,

utökning av möjligheterna att använda flereffektsrekvisitioner,

sloppning av kostnadsbokföringen beträffande vissa effekter med ett styckevärde av förslagsvis högst 15 kronor,

skyndsamt slutförande av pågående utredning om lagerbokföringen,

sloppande av stationskalkylnummer för sakliga kostnader samt

inrättande av ett standardiserings- och normaliseringsorgan.

I fråga om dessa förslag förutsätter utredningen, att järnvägsstyrelsen ägnar dem intresse och snarast möjligt genomför de förenklings- och rationaliseringsförslag, som anses ändamålsenliga. Utredningen vill härvid särskilt betona vikten av att allt göres för att underlätta de olika tjänstestälernas arbete med rekvirerande av behövliga effekter.

V. Organisationen av biltrafiken.

Nuvarande driftsformer.

Av statens järnvägar ägd biltrafikerörelse drives för närvarande av *SJ Biltrafik*, d. v. s. statens järnvägars biltrafik i egen regi, vartill i första hand räknas all statens järnvägars busstrafik, med undantag av den som bedrivs av *GDG Biltrafik* (se nedan), samt dessutom viss lastbilstrafik av mindre omfattning, nämligen dels i form av linjetrafik såsom komplement till busstrafiken på de sträckor, där godsmängden är alltför stor för att lämpligen kunna medföras i bussarna, dels ock som beställningstrafik för utkörning av järnvägs- och bussgods eller som vanlig åkerirörelse;¹

Svenska Lastbilsaktiebolaget (SLAB), som bedriver lastbilstrafik dels i beställningstrafik (åkerirörelse), dels i linjetrafik som komplement till järnvägstrafiken, dels ock som forsling av gods till och från järnvägsstationer;

GDG Biltrafik, d. v. s. Göteborg—Dalarne—Gävle biltrafik aktiebolag, som bedriver busstrafik och lastbilstrafik i samma former som de ovan nämnda biltrafikerörelserna.

Ett dotterbolag till *GDG Biltrafik*, Aktiebolaget Göteborgs Express & Transport, bedriver enbart lastbilstrafik i form av såväl linje- som beställningstrafik.

Kortfattad historik.

SJ Biltrafik. År 1916 beslöto statsmakterna att igångsätta vägbyggnader i Bohuslän. Därvid förutsattes, att statens järnvägar framdeles skulle bedriva reguljär biltrafik på de sålunda byggda vägarna. På så sätt erhöilo statens järnvägar år 1921 sina första billinjer, de s. k. Dinglelinjerna.

Först 1931 tillkom en ny linje, nämligen Övertorneålinjen. Då övertog och utbyggde nämligen statens järnvägar den linjetrafik, som postverket sedan år 1928 bedrivit mellan Övertorneå och Pajala.

¹ Dessutom ha statens järnvägar ett antal tjänstelastbilar, med vilka utföras huvudsakligen transporter för järnvägens egen räkning. Från denna trafik boitses i det följande.

Statens järnvägar äga även 49 % av aktierna i Aktiebolaget Svenska Godscentraler (ASG).

År	Linjelängd, ¹ km		Personal antal	Antal fordon		Antal bilkilometer i 1 000-tal		Bruttoinkomster i 1 000-tal kronor			
	koncessio- nerad	trafikerad		bussar och per- sonbilar	last- bilar	bussar och personbilar	lastbilar	persontrafik	gods- trafik	post- och övriga	Summa
1921	51	51	3	—	24	—	24	2	1	27	
1925	96	96	5	2	133	—	65	19	8	92	
1933	379	379	22	2	504	33	190	54	16	260	
1935	927	927	89	4	2 148	66	812	120	16	948	
1939	6 067	6 067	404	24	14 101	566	4 949	709	125	5 783	
1940	7 934	6 235	764	68	11 824	948	5 299	1 354	208	6 861	
1941	9 000	7 429	926	73	15 248	1 376	7 732	1 833	219	9 784	
1942	9 361	7 328	918	77	13 428	1 609	8 457	2 276	275	11 008	
1943	9 929	7 550	937	80	13 326	1 709	9 593	2 652	316	12 561	
1944	11 290	8 483	1 034	72	13 844	1 408	10 659	2 634	278	13 571	
1945	12 513	9 407	1 089	78	15 452	1 638	11 952	3 075	360	15 387	
1946	16 852	13 520	1 450	99	21 776	1 748	15 647	3 247	403	19 297	
1947	19 305	16 371	1 709	110	32 558	1 851	23 282	3 471	453	27 206	
1948	22 866	19 313	2 003	138	40 182	2 343	32 002	4 428	556	36 986	

¹ För åren 1921—1945 saknas uppgift om linjelängden. För dessa år har i stället väglängden angivits.

SJ Biltrafik har bedrivits under olika organisationsformer. Sålunda har biltrafiken drivits i egen regi, genom entreprenör och i bolagsform. I de fall driftformen egen regi förekommit, sorterade trafiken ursprungligen under trafikinspektörerna med stationsföreståndaren på huvudortens järnvägsstation som billinjens närmaste ledare. Även på de linjer, där entreprenadsystem tillämpades, låg ledningen av trafiken i regel hos trafikinspektörerna, medan en eller flera entreprenörer svarade för driftens upprätthållande. Vid bolagsformen var trafiken helt skild från statens järnvägar. Bolagsstyrelsen utgjordes dock av statens järnvägars tjänstemän. Som verkställande direktör fungerade i regel en f. d. bussägare.

I järnvägsstyrelsen handlades bilärenden till en början på olika byråer men från och med den 1 augusti 1938 förordnades en generaldirektören direkt underställd föredragande i dessa ärenden. År 1939 hemställde styrelsen hos Kungl. Maj:t om inrättande av en byråchefsbefattning för en planerad ny byrå, biltrafikbyrån. Framställningen ledde dock icke till något resultat. Sedan järnvägsstyrelsen år 1941 förnyat sin hemställan, inrättades befattningen enligt beslut av 1941 års riksdag.

Från och med augusti 1939 befriades trafikinspektörerna, med undantag av den under vilken Övertorneålinjen sorterade, från sina åligganden beträffande biltrafiken. Särskilda bilinspektörer ställdes därvid till distriktschefernas förfogande. Under bilinspektörerna svarade bilassistenter för biltrafikens skötsel var och en inom sin billinjegrupp.

SJ Biltrafiks driftsresultat för januari och februari 1941 visade en avsevärd försämring i jämförelse med motsvarande tid 1940. Med hänsyn härtill och då situationen i fråga om förbrukning av bränsle, oljor, gummiringar m. m. gjorde det angeläget att intet underläts i fråga om full samordning mellan järnväg och bil beslöt järnvägsstyrelsen den 30 april 1941, att bilrörelsens organisation, arbetsformer, taxor, turlistor m. m. skulle bli föremål för en översyn. Uppdraget tilldelades en kommitté, vilken antog benämningen 1941 års bilutredning. Kommittén avlämnade sitt utlåtande i september 1941.

I fråga om biltrafikens organisation framhöll bilutredningen bl. a., att strävan borde vara att ernå en organisationsform, som lämpade sig just för en verksamhet av den karaktär och storleksordning samt geografiska utsträckning, som statens järnvägars biltrafik hade, varvid även bilnätets förutsebara utbyggnad borde beaktas. Bilutredningen hävdade vidare, att det var av synnerlig vikt att organisationen blev sådan att denna gjorde det ej blott möjligt utan även lätt och naturligt att till det yttersta tillvarata de fördelar i olika avseenden, som den i en hand samlade statliga järnvägs- och biltrafiken kunde erbjuda. Detta kunde enligt bilutredningen effektivast och mest rationellt ernås genom att järnvägs- och bil-

trafiken organisatoriskt samordnades, varigenom järnvägsdriftens såväl personal som olika slag av anläggningar kunde utnyttjas även för biltrafiken.

Administrationskostnaderna för den år 1939 införda organisationen be-tecknades av bilutredningen som höga. Än allvarigare ansågs emellertid vara, att biltrafiken på grund av denna organisation höll på att mer och mer glida ifrån järnvägstrafiken, varigenom en viktig del av syftet med biltrafikens införlivande med statens järnvägar till väsentlig del hotade att gå till spillo. Stationernas intresse för biltrafiken minskade. Bussrörelsen betraktades alltmera som något stationerna skäligen ovidkommande. Trafikinspektörerna hade icke någon instruktionsenlig befattning med biltrafiken och då ingen hade skyldighet att hålla dem à jour med denna, avtrubbades lätt deras personliga intresse för denna trafikgren. Å andra sidan syntes busstationer och trafikkontor stå ganska främmande för järnvägstrafiken. Det viktiga samarbetet med trafikinspektörerna lämnade på vissa håll mycket övrigt att önska. Det syntes bilutredningen uppenbart, att stora olägenheter vore förenade med en organisation, där olika organ för järnvägs- och biltrafiken hade hand om trafikvärningsarbetet inom samma område.

Bilutredningen kom till den uppfattningen, att en organisatorisk sammansmältning av järnvägs- och biltrafiktjänsten utan tidsutdräkt i gör-ligaste mån borde genomföras och att biltrafiken principiellt borde flyttas in under trafikavdelningen. Den föreslog därför följande organisatoriska förändringar.

Billinjerna skulle knytas direkt till järnvägsstationerna, vilkas utrym-men, lokaler och personal skulle utnyttjas för biltrafiken på samma sätt som för järnvägstrafiken. All personal skulle överflyttas till trafikavdelningen med undantag för sådan, som regelbundet tjänstgjorde inom och därför borde tillhöra annan avdelning t. ex. statens järnvägars verkstäder. Trafikkontor och garage skulle i regel läggas under närmaste järnvägsstation och dess föreståndare eller, om så lämpligen icke kunde ske, direkt under trafiksektionsföreståndaren.

Driftledningen för en sektioners linjer och linjegrupper skulle under distriktschefen handhas av trafikinspektören. På trafiksektion med biltrafik av större omfattning skulle finnas särskild billedare, som närmast under trafikinspektören hade att handlägga bilärendena.

Garageunderhåll och fordonens tekniska tillsyn och underhåll skulle läggas under vederbörande banbefäl resp., i den mån så ansåges lämpligt, maskin- eller verkstadsbefäl, varvid förutsattes att samråd skulle ske med vederbörande trafikinspektör.

På distriktskanslierna skulle bilärendena under distriktschefen hand-

läggas av trafikinspektören på kansliet, vilken i den mån så erfordrades skulle tilldelas därför erforderlig arbetskraft. Vid biltrafik av större omfattning skulle ärendena direkt under distriktschefen handläggas av särskild bilinspektör.

Beträffande organisationen inom styrelsen ifrågasatte bilutredningen om icke viss överdimensionering gjorde sig gällande. Det syntes tveksamt, huruvida en hel teknisk avdelning kunde vara behövlig för biltrafiken. De tekniska specialbyråerna borde i stället utnyttjas. Vidare ansågs en överflyttning av personalärendena böra ske till drifttjänstbyrån.

Bilutredningens utlåtande remitterades till distriktscheferna, av vilka två tillstyrkte och två avstyrkte förslagen. En distriktschef föreslog bl. a. en organisation motsvarande distriktens elektrosektioner och en ansåg en omorganisation icke tillräddlig med hänsyn till då rådande transportläge.

På grund av de olika uppfattningar, som framförts om bilutredningens förslag, uppdrog styrelsen åt en av ledamöterna i utredningen att med ledning av inkomna yttranden utarbeta förslag till lämplig organisation av biltrafiken. Detta förslag framlades den 4 december 1941 och genomfördes i sina huvuddrag den 1 januari 1942.

Den 2 februari 1942 fastställdes arbetsordning för styrelsen beträffande handläggning av biltrafiken berörande ärenden. Denna arbetsordning gäller i stort sett fortfarande.

Svenska Lastbilsaktiebolaget (SLAB). Detta började sin verksamhet år 1937 såsom ett dotterbolag till Stockholm—Västerås—Bergslagens Järnvägar (SWB). Dess uppgift var att utföra godstransporter i anslutning till eller som ersättning för järnvägstrafiken. Verksamheten var därför i stort sett bunden till SWB trafikområde.

Genom förstatligandet av SWB den 1 juli 1945 övergick SLAB i statens järnvägars ägo. Bolaget hade vid denna tidpunkt 23 lastbilar. Den anställda personalen uppgick till 45 man. Bolagets verksamhet utvecklades därefter i snabb takt främst genom förvärv av privata åkeriföretag och överflyttning till bolaget av viss lastbilstrafik, som tidigare bedrivits av SJ Biltrafik.

Utvecklingen av SLAB framgår av följande tabell.

År	Antal lastbilar	Antal anställda	Antal godsvagnar	Antal godsvagnar i trafik	Antal godsvagnar i trafik	Antal godsvagnar i trafik	Antal godsvagnar i trafik	Antal godsvagnar i trafik	Antal godsvagnar i trafik
1937	23	45	100	100	100	100	100	100	100
1938	25	48	110	110	110	110	110	110	110
1939	28	52	120	120	120	120	120	120	120
1940	32	58	130	130	130	130	130	130	130
1941	35	62	140	140	140	140	140	140	140
1942	38	68	150	150	150	150	150	150	150
1943	42	75	160	160	160	160	160	160	160
1944	48	85	170	170	170	170	170	170	170
1945	55	95	180	180	180	180	180	180	180
1946	62	105	190	190	190	190	190	190	190
1947	70	115	200	200	200	200	200	200	200
1948	78	125	210	210	210	210	210	210	210
1949	85	135	220	220	220	220	220	220	220
1950	92	145	230	230	230	230	230	230	230

År	Linjelängd, km.		Personal antal	Antal fordon	Antal bil- kilometer i 1 000-tal	Brutto- inkomster i 1 000-tal kronor
	konces- sionerad	trafi- kerad				
1939	—	—	24	16	—	206
1940	—	—	26	18	—	287
1941	—	—	36	20	—	404
1942	—	—	39	22	—	439
1943	—	—	43	23	—	499
1944	—	—	41	23	—	497
1945	—	—	40	34	—	481
1946	—	—	46	36	460	694
1947	59	59	237	182	2 230	2 723
1948	1 138	1 059	417 ¹	304 ²	4 882	6 178

¹ Inkl. personalen på huvudkontoret.

² Inkl. centrala fordonsreserven.

GDG Biltrafik. Gävle-Dala järnväg bedrev fr. o. m. år 1930 bilrörelse i egen regi. År 1934 övertogs rörelsen av ett dotterbolag till järnvägsförvaltningen. Bergslagens järnväg hade 1932 bildat ett bolag för sin biltrafik och Södra Dalarnes järnväg gjorde detsamma år 1937. De tre bolagen sammanslogos år 1941 till ett enda, Göteborg—Dalarne—Gävle biltrafik aktiebolag, med dotterbolaget Aktiebolaget Göteborgs Express & Transport.

Genom förstatligandet av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle den 1 juli 1947 övergick även GDG Biltrafik i statens järnvägars ägo. Bilrörelsen har sedan dess drivits såsom ett fristående bolag.

GDG Biltrafiks utveckling, som huvudsakligen berott på förvärv av privatföretag, framgår av följande sammanställning.

År	Linjelängd, km		Personal antal	Antal fordon		Antal bilkilome- ter i 1 000-tal		Bruttoinkomster i 1 000-tal kronor	
	kon- ces- sio- nerad	trafi- kerad		bussar och person- bilar	last- bilar	bussar	last- bilar	buss- trafik	lastbils- trafik
1936 ¹	779	779		38	1	597	2	245	1
1939 ¹	3 214	3 214	372	155	58	8 403	889	2 971	285
1940 ¹	3 225	3 225	442	150	70	6 552	1 206	3 288	517
1941	4 621	4 621	797	214	89	8 337	2 013	4 583	1 072
1942	4 927	4 927	715	203	105	7 734	2 681	5 704	1 753
1943	5 086	5 086	790	209	101	7 885	2 485	6 470	1 785
1944	5 621	5 055	878	234	109	8 589	2 543	7 207	2 187
1945	6 692	6 055	931	226	119	8 816	2 206	7 057	1 785
1946	7 720	7 287	1 162	282	130	12 894	2 969	9 362	2 294
1947	8 167	7 656	1 396	319	195	16 997	4 690	11 796	3 594
1948	8 990	8 380	1 431	380	220	18 832	5 386	14 046	4 550

¹ Uppgifterna avse BJ Omnibus AB.

Nuvarande organisation.

SJ Biltrafik. I järnvägsstyrelsen handläggas bilärenden huvudsakligen på *biltrafikbyrån*. Bilärenden förekomma emellertid även på andra byråer, varvid samråd alltid sker med biltrafikbyrån. Sålunda handlägger *ban-tekniska byrån* ärenden rörande nya resp. ändring av befintliga byggnader och anläggningar, *drifttjänstbyrån* ärenden rörande underhåll av byggnader och anläggningar, beredning av driftkostnadsstaten, personalens antagning, utbildning och tjänstgöring m. m. samt beredning av personalstaterna vid distrikten, *ekonomibyrån* ärenden rörande investeringsmedel och den maskinella bokföringen, *förrådsbyrån* ärenden rörande upphandling av materialier och effekter, *kanslibyrån* ärenden rörande fribiljetter, *maskintekniska byrån* ärenden rörande upphandling, kontroll och leveransbesiktning av bilmateriel, utfärdande av tekniska föreskrifter angående nykonstruktioner och förändringar av dessa. *Biljett- och blankettkontoret* ombesörjer tryckning av biljetter och blanketter, *kontrollkontoret* handhar redovisning och uppbörds kontroll och *kammarkontoret* den finansiella huvudbokföringen, varjämte *statistiska kontoret* upprättar erforderlig statistik.

På vart och ett av *distriktskanslierna* vid I—VI distrikten finnes en bilavdelning med en trafikinspektör (på V distriktet byråassistent) som föreståndare. Denne är föredragande inför distriktschefen i bilärenden. På VII distriktet driver SJ Biltrafik ej någon rörelse, utan biltrafiken där handhaves av GDG Biltrafik.

De olika busslinjerna inom varje distrikt äro sammanförda till grupper. Varje billinjegrupp förestås av en *billinjeföreståndare*. Som sådan fungerar antingen föreståndaren för en järnvägsstation, där busslinjerna ansluta, eller en särskild tjänstehavare. I vissa fall är trafiksektionsföreståndaren själv billinjeföreståndare. De flesta billinjegrupperna sortera under resp. trafiksektionsföreståndare, men flera undantag finnas. På I distriktet sortera sålunda Solna-, Finspångs- och Huddingelinjerna direkt under distriktschefen. På II distriktet äro tio grupper lagda direkt under distriktschefen och endast en under vederbörande trafiksektionsföreståndare. På III distriktet sortera Malmö- och Hälsingborgslinjerna direkt under distriktets chef, under det att fyra andra grupper lyda under vederbörande trafiksektionsföreståndare. På IV—VI distrikten sortera alla linjegrupperna under trafiksektionsföreståndarna.

På de trafiksektioner, där biltrafiken lyder under trafiksektionsföreståndaren, finnes på *trafikinspektörsexpeditionen* i regel en särskild billedare, som under trafikinspektören handlägger bilärendena. På sektioner med biltrafik av mindre omfattning finnes dock icke någon särskild billedare

utan bilärendena handläggas av tjänsteman, som därjämte sysselsättes för järnvägstrafikens räkning.

Beträffande samarbetet med *järnvägsstationerna* har förut nämnts, att stationsföreståndarna ofta äro billinjeföreståndare. I sådana fall ha de ibland en medhjälpare, som helt eller delvis ägnar sig åt biltrafiken. Järnvägsstationerna fungera dessutom ofta såsom redovisningsställen för biltrafiken, d. v. s. där utlämnas biljetter till bussförarna och försäljas månadsbiljetter samt ombesörjes redovisningen. På järnvägsstationer verkställes även in- och utlämning av gods. Stationernas lokaler upplåtas vid behov för biltrafiken. Även i övrigt tagas järnvägsdriftens anläggningar i anspråk för bilrörelsen t. ex. för garage och driftverkstäder.

Underhållet av biltrafikens byggnader åvilar baningenjörerna.

I de fall järnvägs- och bilrörelsen gemensamt utnyttja t. ex. personal och lokaler, sker en kalkylmässig avräkning mellan de båda rörelsegrenarna, så att varje gren tillföres sina inkomster och får bära sina utgifter.

För statens järnvägar tillämpas vissa *undantagsbestämmelser* från gällande trafikförfattningar. Sålunda är järnvägsstyrelsen befriad från skyldigheten enligt § 5 i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik att hos vederbörande myndigheter (länsstyrelse resp. biltrafiknämnden) ansöka om tillstånd till linjetrafik. Bemyndigande att bedriva sådan trafik lämnas styrelsen av Kungl. Maj:t.

Vidare gäller det undantaget, att statens järnvägar tillhöriga fordon icke behöva vara godkända för insättande i yrkesmässig trafik, om besiktning-instrument finnes utfärdat för vederbörande fordon. Denna undantagsbestämmelse har tillkommit bl. a. för att bereda statens järnvägar möjlighet att kunna rationellt utnyttja sin stora, över hela landet spridda vagnpark. Vid de ofta förekommande förflyttningarna av fordon från en linjegrupp till en annan samt vid tillfällena, då fordon tagas ur trafik för revision eller översyn, har statens järnvägar således möjlighet att utan ansökningsförfarande insätta annat fordon i trafiken.

Från den efterbesiktning av fordon i yrkesmässig trafik, som är föreskriven i § 25 förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, äro statens järnvägar befriade. Anledningen härtill torde främst vara den, att på biltrafikbyrån finnas anställda bilingenjörer med utbildning motsvarande den, som fordras av statens bilinspektörer. Dessa bilingenjörer ha till åliggande att företaga årliga besiktningar av samtliga statens järnvägar tillhöriga motorfordon för landsvägstrafiken. Denna besiktning, som alltså sker under tjänstemannaansvar, ingår som ett led i kontrollen av bl. a. fordonens skötsel och bli därför grundligare än den, som bilinspektörerna äro ålagda att utföra på bussar i yrkesmässig trafik. Det har därför ansetts överflödigt att låta statens järnvägars bussar genomgå

dubbla besiktningar, vilket för övrigt skulle medföra onödiga kostnader för statsverket.

Trafikförsäkring är obligatorisk för ägare av motorfordon. Statens fordon äro dock undantagna härifrån.

Enligt biltrafikförordningen skall ansökan om linjetrafik bl. a. innehålla uppgift om den taxa och den turlista, som önskas fastställd. Den tillståndsgivande myndigheten fastställer i samband med tillståndsgivningen taxa och turlista. För SJ Biltrafik gäller det undantaget, att verket äger rätt att för sin linjetrafik själv fastställa taxa och turlista. För närvarande får taxan dock icke fastställas till högre avgifter än vad gällande prisstoppbestämmelser medge utan att priskontrollnämnden beretts tillfälle yttra sig i frågan. De fastställda taxorna delgivas biltrafiknämnden. Undantaget beträffande fastställande av taxor har medfört många praktiska fördelar för statens järnvägar. Detta har särskilt varit fallet när det gällt att fastställa taxor för nyöppnade linjer, i det att dessa taxor i varje särskilt fall kunnat på lämpligaste sätt och utan ansökningsförfarande inpassas i det taxesystem, som statens järnvägar byggt upp för sitt billinjenät. Innan turlistorna fastställas av statens järnvägar, äger samråd rum med såväl vederbörande länsstyrelse som de privata bilföretag, vilka bedriva linjetrafik på samma sträcka som statens järnvägar. Genom undantagsbestämelsen i fråga om turlistorna ha statens järnvägar möjlighet att exempelvis vid de förändringar i järnvägstidtabellerna, som inverka på busstidtabellerna, snabbt kunna anpassa de senare efter tågtiderna utan ett omständligt ansökningsförfarande.

SJ Biltrafiks omfattning och trafikens fördelning på olika distrikt år 1948 framgår av följande tabell, upprättad per 31 december samma år.

Distrikt	Linjer	Stations- och stannplatser	Linjelängd i km	Linjeförbindelse i km	Linjeförbindelse i km	Linjeförbindelse i km	Linjeförbindelse i km	Linjeförbindelse i km	Linjeförbindelse i km
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
39	39	39	39	39	39	39	39	39	39
40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

Distrikt m. m.	Linjelängd, km		Personal antal	A n t a l f o r d o n				Antal bilkilometer i 1 000-tal		Bruttoinkomster i 1 000-tal kronor (inkl. kalkylmäs- siga inkomster)		
	kon- cessio- nerad	trafi- kerad		bussar	last- bilar	person- bilar	person- släp- vagnar	gods- släp- vagnar	bussar	last- bilar	person- trafik	gods- ¹ trafik
Biltrafikbyrån ..	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	
I	4 969	4 274	646	276	45	5	56	10 692	533	9 602	846	
II	3 374	2 889	276	172	38	1	56	5 608	469	3 949	866	
III	5 302	4 400	415	252	10	—	52	10 234	155	8 457	1 073	
IV	3 454	3 076	288	147	13	—	81	6 112	350	4 360	982	
V	160	160	11	5	4	—	3	240	95	216	116	
VI	5 607	4 514	346	206	28	5	47	7 296	741	5 418	1 101	
Summa	22 866	19 313	2 003	1 058	138	11	295	40 182	2 343	32 002	4 984	
Övertorneålinjen	116	116	58	7	15	—	19	336	678	216	228	
Summa	22 982	19 429	2 061	1 065	153	11	314	40 518	3 021	32 218	5 212	

¹ Inkl. (i 1 000-tal kronor) posttransporter 440
extra trafikinkomster 26
övriga inkomster 90
Summa 556

A n m. På VII distriktet driver SJ Biltrafik ej någon rörelse.

Svenska Lastbilsaktiebolaget (SLAB). Såsom *bolagsstyrelse* fungera byråcheferna på godstaxebyrån (ordförande), godstrafikbyrån, biltrafikbyrån och ekonomibyrån samt distriktschefen i Stockholm. Verkställande direktör är en tjänsteman från statens järnvägar. Huvudkontoret är förlagt till Stockholm.

På varje distrikt utom det sjunde, där lastbilsrörelsen drives av GDG Biltrafik, finns ett *distriktskontor*. Detta är anknutet till bilavdelningen på statens järnvägars distriktskansli, varifrån alltså såväl buss- som lastbilsrörelsen ledes och övervakas. I regel är en tjänsteman på denna expedition avdelad för att handha SLAB rörelse.

Inom varje distrikt finnas flera *orderkontor*. På vissa platser äro dessa knutna till järnvägsstationerna eller SJ Biltrafiks tjänsteställen, varvid vederbörande stationsföreståndare resp. biltjänsteman fungerar som föreståndare. Där rörelsen är av större omfattning finnas separata orderkontor, men även dessa förläggas om möjligt till järnvägens område t. ex. i järnvägens godsmagasin.

Genom att i möjligaste mån utnyttja järnvägens och busstrafikens kontor, garage, verkstäder och personal m. m. har man sökt åstadkomma lägsta möjliga administrationskostnader samt en rationell samordning och ett intimt samarbete såväl inbördes mellan buss- och lastbilsrörelsen som mellan dessa rörelsegrenar och järnvägsrörelsen.

SLAB omfattning och trafikens fördelning på olika distrikt år 1948 framgår av följande tabell, upprättad per den 31 december samma år.

Distrikt	Antal orderkontor	Linjelängd, km		Personalantal	Antal fordon				Bilkilometer i 1 000-tal		Bruttoinkomster i 1 000-tal kronor	
		koncessionerad	trafikerad		egna	ledda	linjetrafik	beställningstrafik	linjetrafik	beställningstrafik	kretskörning	beställningstrafik
I	14	183	108	147	88	5	10	2	39	1 905	402	2 278
II	5	317	317	36	25	—	4	—	—	429	308	334
III	6	75	75	81	36	13	1	1	17	466	183	657
IV	5	285	281	18	14	—	3	—	107	136	78	185
V	2	—	—	15	13	—	—	—	—	162	146	128
VI	23	278	278	109	76	8	—	—	93	1 528	219	1 260
Summa	55	1 138	1 059	417 ¹	304 ²	26	18	3	256	4 626	1 336	4 842

¹ Inkl. personalen på huvudkontoret.

² Inkl. central fordonsreserv.

GDG Biltrafik. Såsom *bolagsstyrelse* fungerar sedan den 1 juni 1949 generaldirektören (ordförande), överdirektören och de två distriktscheferna i Göteborg samt byråcheferna för persontrafikbyrån och biltrafikbyrån. Styrelsen har tillsatt ett arbetsutskott, bestående av generaldirektören, de två distriktscheferna och byråchefen för biltrafikbyrån. Bolagets verkställande direktör är en med bilbolaget övertagen fackman. Bolagets huvudkontor är förlagt till Göteborg.

Huvudkontoret består av två avdelningar, en trafik- och en verkstadsavdelning. Under huvudkontoret lyda 16 busslinjegrupper och 21 lastbilsgupper med trafikföreståndare resp. åkeriförmän i spetsen. Av linjegrupperna äro 12 gemensamma för buss- och lastbilstrafik. Endast för en grupp är stationsföreståndaren jämväl föreståndare för biltrafiken.

Såväl på bolagets huvudkontor som på linjegrupperna bedrivs rörelsen skild från järnvägstrafiken.

GDG Biltrafiks omfattning och trafikens fördelning på de olika rörelsegrenarna år 1948 framgår av följande tabell, upprättad per 31 december samma år.

D i s t r i k t	Antal linjegrupper	Linjelängd, km		Personaltal	Antal fordon			Bilklometer i 1 000-tal		Bruttoinkomster i 1 000-tal kronor	
		koncessionerad	trafikerad		bussar	lastbilar	personbilar	bussar	lastbilar	persontrafik	godstrafik
GDB Biltrafik											
busstrafik	16	7 551	6 941	1 103	368	—	12	18 832	—	12 188	1 845
lastbilstrafik	21	1 439	1 439	282	—	203	—	—	4 988	—	3 979
AB Göteborgs Express & Transport											
lastbilstrafik	—	—	—	46	—	17	—	—	398	—	564
Summa	37¹	8 990	8 380	1 431	368	220	12	18 832	5 386	12 188	6 388

¹ Härav 12 stycken gemensamma för buss- och lastbilstrafiken, varför antalet linjegrupper egentligen utgör 25.

Organisationsförslag under senare tid.

I sitt slututlåtande framhöllo *besparingsberedningens järnvägssakkunniga* år 1943 i fråga om bilrörelsen vid statens järnvägar, att de organisationsändringar, som järnvägsstyrelsen vidtagit i anledning av 1941 års bilutrednings förslag, av järnvägssakkunniga ansågos vara i stort sett lämpliga under rådande krisförhållanden. Sakkunniga funno det dock vara av yttersta vikt med hänsyn till biltrafikens speciella karaktär och dess olikhet i flera hänseenden med järnvägsdriften, att den personal, som handlade biltrafikärenden, gavs sådan utbildning att densamma blev fullt förtrogen med praktisk bildrift, i synnerhet på sådana områden, som inverdade på det ekonomiska resultatet för bildriften. I anslutning härtill önskade de sakkunniga framhålla vikten av att detta beaktades vid tillsättande av stationsföreståndare, i vars arbetsuppgifter även inginge att fungera såsom billinjeföreståndare.

Sedan rådande krisförhållanden upphört och då statens järnvägars bilrörelse ytterligare utvidgats, borde enligt de sakkunniga en sådan ändring i organisationsformen övervägas, att billinjerna åter avskildes från trafikavdelningen och lades vid sidan av denna, dock alltjämt under distriktschefernas förvaltning. Eventuellt syntes en organisation för bilrörelsen liknande den för elektrosektionerna gällande kunna ifrågasättas, d. v. s. med distriktschefen underställda bilsektioner.

I sin berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1943 framhöllo *statens järnvägars överrevisorer*, att de icke delade 1941 års bilutrednings mening, att kostnaderna för distriktens förvaltningspersonal motiverade en förändring av bilrörelsens organisation. Vid val av organisationstyp för ett företag vore det av vikt att se till att företaget, då det kläddes i den ifrågasatta organisationsdräkten, bibehöll sin givna karaktär eller — med andra ord — att det mål, som vore företagets grundval och mening, icke blev svårare att uppnå genom att företaget tvingades in i en viss organisationsform. Och ej endast detta; det gällde att organisera företaget så att det kunde utveckla sin fulla slagkraft.

Organisationen av statens järnvägars bilrörelse före den sist företagna omändringen var, såvitt överrevisorerna kunde finna, systematiskt uppbyggd och syntes icke behäftad med mera påtagliga brister. Den hade dock utan vägande motivering ersatts med en ny, till sin struktur helt skild från den tidigare. Den nya organisationsformen hade emellertid genomförts för inkomstmässigt sett endast halva företagsrörelsen, medan för återstående del den gamla formen i princip fortfarande gällde.

Enligt överrevisorernas mening borde statens järnvägars bilföretag arbeta under samma betingelser som övriga vägtrafikföretag. Dessutom borde

biltrafikrörelsen bedrivs under sådana former, att rörelsens verkliga kostnader blevo fullt klarlagda. Sådana järnvägens organ och lokaler, som lämpade sig för bilrörelsen skulle utnyttjas, men fulla kostnader härför skulle debiteras bilrörelsen. Bilrörelsens små enheter på stora områden voro mera beroende av den enskilde tjänstemannens initiativ och självständiga omdöme än järnvägsrörelsen med dess större enheter och kontinuerliga övervakning. Att leda ett bilföretag krävde en särskild erfarenhet. Biltrafikrörelsen fordrade lokalkännedom och personlig kontakt med trafikanterna och behövde personer, vilka voro specialister eller hade läggning för att bliva specialister beträffande detta särskilda slag av trafikmedel. Vid järnvägstrafik hade man mera begränsade möjligheter till trafikvärning än vid bilrörelse. Om järnvägsfolk sattes att handha bilrörelse, kunde det till följd av de ofta återkommande förflyttningarna komma att brista i den personliga kontakten och i kännedomen om ortsförhållandena.

Enligt överrevisorernas mening torde den statliga organisationen i stort sett böra lösas enligt principen samordning men icke sammanslagning med järnvägens organisation.

Ehuru skäl kunde anföras emot en omläggning av statens järnvägars biltrafik, bl. a. att det icke vore lämpligt att ett företag blev föremål för omfattande omläggningar med så korta mellanrum, som skett beträffande statens järnvägars bilrörelse, ansågo överrevisorerna de skäl, som talade för en organisationsförändring, väga tyngre än de, som talade emot en sådan åtgärd. Sedan järnvägsförstatligandet genomförts och statens järnvägars bilrörelse därmed vuxit ut i avsevärd omfattning, vore det av stor betydelse, att en sådan självständig och i lämplig utsträckning enhetlig organisationsform så fort som möjligt skapades för bilrörelsen, att bil- och järnvägsrörelsernas skilda organisationer i framtiden icke måtte bliva till hinder för varandra.

Med anledning av vad sålunda anförts föreslogo överrevisorerna en översyn av organisationen inom statens järnvägars bilrörelse. Vid utredningen syntes bl. a. böra undersökas, om icke självständiga bilsektioner av i förhållande till billinjernas storlek väl avvägd omfattning borde inrättas. Frågan om bilpersonalens utbildning borde även upptagas till prövning. Överrevisorerna framhöllo slutligen att vid utredningen borde beaktas vikten av att benämningar å tjänster och tjänsteställen m. m. inom biltrafiken klart framhöll samhörigheten med sådan trafik.

I sitt utlåtande den 14 april 1945 över överrevisorernas berättelse anförde *järnvägsstyrelsen* bl. a. följande.

Fr. o. m. den 1 augusti 1939 genomfördes sådan ändring av linjeorganisationen för bilrörelsen, att denna i stort sett kom att motsvara de av överrevisorerna ifrågasatta organisationen. Denna organisationsform överensstämde i stort med det vid statens järnvägar tidigare tillämpade ardel-

ningssystemet med ej blott särskilda förråds- och verkstadsavdelningar utan även från varandra helt fristående såväl ban- som maskin- och trafikavdelningar. Denna organisation hade visat sig olämplig ur många synpunkter, ej minst driftekonomiska, då svårighet förelegat att rationellt kunna utnyttja personalen. Denna del av avdelningssystemet avskaffades därför år 1932, då drifttjänstbyrån inrättades, varigenom såväl personalärenden som drifttjänstens övriga spörsmål sammanfördes under gemensam och enhetlig ledning, en åtgärd som visat sig synnerligen ändamålsenlig och har stor andel i det efter hand allt bättre driftresultatet.

Sedan den särskilda bilavdelningen inrättats år 1939 visade det sig att — i motsats till vad man hoppats — samma svårigheter uppstodo i avseende på samverkan mellan järnvägsrörelsen och bilrörelsen, som tidigare konstaterats inom den direkta järnvägstjänsten. Åtskilligt brast i samarbetet, vilket bl. a. fick till följd att järnvägs- och bilpersonalen började betrakta varandra såsom tillhörande skilda företag. Mot bakgrund härav syntes överrevisorernas uttalande, att den år 1939 införda linjeorganisationen av statens järnvägars bilrörelse »utan vägande motivering» år 1942 ersatts med ny organisation, sakna fog, medan det däremot ägde sin rättighet att den omedelbara anledningen till att frågan år 1941 togs upp till förnyad prövning var det försämrade driftresultatet, som biltrafiken utvisade under första kvartalet 1941.

Genom de organisationsändringar, som vidtogos den 1 januari 1942, hade framhöll styrelsen personalkostnaderna blivit lägre bl. a. i de fall, då bilärendena varit av så ringa omfattning, att särskild arbetskraft — såsom förut i regel skett — icke behövt avdelas på sektionsledningsexpeditionerna. Vissa ärenden hade också kunnat överflyttas från bilassistenterna till stationsföreståndarna. Den största vinsten av den genomförda organisationsändringen låg emellertid däri, att samordningen mellan järnvägs- och biltrafiken avsevärt förbättrats till fromma såväl för den trafikerande allmänheten som för verkets ekonomi.

Enär statens järnvägars biltrafik redan då måste vara organiserad för att fylla sin funktion även under fredstid, hade 1941 års bilutrednings förslag och styrelsens på grundval därav beslutade ändringar av organisationen icke enbart tagit sikte på det aktuella läget utan även på de förhållanden, som kunde väntas inträda efter kriget. Detta gällde såväl buss- som biltrafiken. Lastbilen torde utan tvekan komma att få långt större betydelse inom godstransporttjänsten, där den bl. a. skulle ersätta tåg i vissa förbindelser. Trafikinspektörerna borde därför beredas möjlighet att direkt leda jämväl järnvägens biltrafik inom resp. sektioners trafikområden.

Styrelsen delade överrevisorernas uppfattning, att biltrafiken borde skötas under smidigast möjliga former, men var förvissad om att detta bättre

kunde förverkligas med den gällande organisationen än om helt fristående organisationer infördes för de olika verksamhetsgrenarna. Den av styrelsen genomförda organisationen erbjöd stora möjligheter till anpassning efter förhållandena.

För sådana linjer, som utgjorde direkt fortsättning på järnvägen, d. v. s. där förbindelse med tågen upprätthölls och där gods befordrades, som ankommit med eller skulle vidarebefordras med järnväg, vore det enligt styrelsens mening av största vikt, att den lokala ledningen av biltrafiken åvilade stationsbefälet, varigenom bästa förutsättningar uppnåddes att rationellt kombinera järnvägs- och biltrafiken. Samordningen mellan järnvägs- och biltrafiken hade blivit betydligt effektivare och personalens intresse för resp. biltrafiken och järnvägstrafiken väsentligt större.

En ändring av organisationen enligt överrevisorernas önskan skulle enligt styrelsens mening öka de nuvarande administrationskostnaderna och medföra allvarliga olägenheter. Styrelsen ansåg därför för sin del någon förnyad översyn av bilorganisationen vid statens järnvägar icke erforderlig.

Kungl. Maj:t förordnade att handlingarna i ärendet, i vad de avsågo biltrafiken, skulle överlämnas till 1944 års trafikutredning för att av utredningen tagas i beaktande vid fullgörande av dess uppdrag.

I trafikutredningens yttrande den 15 juni 1946 anslöt sig utredningen helt till överrevisorernas ståndpunkt.

Trafikutredningen anförde ytterligare såsom en för organisationsfrågans bedömande viktig omständighet, att statens järnvägar ofta måste välja mellan bil och tåg såsom medel för fullgörande av viss transportuppgift. Organisationen borde om möjligt utformas så, att den beredde goda förutsättningar för ett rationellt avgörande härutinnan.

Beträffande linjeorganisationen syntes det utredningen uppenbart, att en särskild, från järnvägsrörelsen i möjligaste mån frigjord organisation skulle erbjuda de största utsikterna för en god ledning och skötsel av bilrörelsen som sådan. Denna kunde därigenom tillföras en förvaltningspersonal med verklig håg och fallenhet för samt kunskaper om biltrafik. I den mån bilrörelsen underställdes järnvägsbefälet blev detta däremot mera sällan fallet.

En friare organisationsform borde vidare möjliggöra ett sådant smidigare arbetssätt, som påkallades av landsvägstrafikens tekniska natur, samt underlätta en speciell redovisning av biltrafikrörelsens kostnader. En fristående organisation vore att föredraga även med hänsyn till konkurrensen med andra företag inom biltrafiken samt kontakten med dennas organisationer.

Även om utgifterna för förvaltningspersonalen skulle ökas vid en fristående organisation av biltrafiken, så vore enligt trafikutredningens mening dessa utgifter små jämfört med övriga personal- och materielkost-

nader. Organisationsformens inverkan på sistnämnda kostnader måste vara avgörande.

I fortsättningen behandlade trafikutredningen järnvägsstyrelsens uttalande att en fristående linjeorganisation syntes medföra, att statens järnvägars biltrafik gled bort från järnvägstrafiken och att nödigt samarbete försvårades. Skulle dessa — säkerligen tämligen begränsade — svårigheter uppkomma, borde nackdelarna enligt trafikutredningens mening vägas mot de avsevärda fördelar för själva bildriftens handhavande och utveckling efter dess egna förutsättningar, som den fristående organisationen innebär. En organisation med biltrafikens egna förespråkare tämligen högt upp i graderna borde vidare giva bättre förutsättningar för ett allsidigt ståndpunktstagande vid val mellan de båda trafikmedlen. Det borde också beaktas, att bevarandet av ett visst tävlingsmoment inom företagets ram mellan de två trafikgrenarna i viss mån verkade framstegsstimulerande för dem båda.

Trafikutredningen ansåg starka skäl tala mot den långtgående inordning av biltrafiken under järnvägsdriften, som präglade linjeorganisationen, och ville för sin del uttala, att för linjetrafikens del ett organisationsschema liknande det av överrevisorerna och besparingsberedningens järnvägssakkunniga föreslagna utgjorde det minimum, som erfordrades för tillgodo-seende av de anförda synpunkterna.

Beträffande bilrörelsens centrala organisation ansåg sig trafikutredningen böra avstå från att närmare ingå på detta spörsmål men ville helt allmänt uttala, att det var angeläget, att den högsta beslutande instansen inom styrelsen vid ärendenas handläggning sökte bereda biltrafikbyrån ett sådant inflytande, att den kunde fungera som ett verkligt kraftcentrum för utvecklingen av statens järnvägars biltrafikrörelse efter dess inneboende möjligheter såsom en visserligen mindre men dock i princip likställd trafikgren inom företaget.

Trafikutredningen förordade, att linjeorganisationen av statens järnvägars biltrafik återfördes till den före den 1 januari 1942 tillämpade ordningen, möjligen med undantag för isolerade linjer av ringa storlek.

Trafikutredningen framhöll, att dess förslag vore att betrakta som ett minimum. Den lämpligaste formen för bilrörelsens organisation syntes vara, att statens järnvägars biltrafik överfördes till ett dotterbolag, ett statens järnvägars biltrafikaktiebolag, i vars styrelse generaldirektören borde vara ordförande. I övrigt skulle biltrafiken ha sin egen organisation, ehuru under intimt samarbete med motsvarande järnvägsinstanser. Härigenom erhöles de bästa förutsättningarna för biltrafikens utveckling som en slagkraftig gren av företaget. Därvid vunnes en viktig obundenhet av byråkratiska regler samt möjlighet att träffa snabba dispositioner.

En sådan mera djupgående förändring av statens järnvägars biltrafiks

ställning skulle bli särskilt betydelsefull, om statens järnvägars biltrafik kraftigt ökades bl. a. genom förstatligande av enskilda järnvägar och genom inköp i stor skala av enskilda biltrafikföretag. Statens järnvägars biltrafik bleve härigenom utomordentligt omfattande och borde helt frigöras från ställningen såsom en i det väsentliga järnvägsstyrd andrahandsdetalj.

Detta vore enligt trafikutredningen ett spörsmål, som borde upptagas till allvarligt övervägande vid en tidpunkt, då statens järnvägars utvecklingslinjer för efterkrigstiden framträdde klarare.

I sitt yttrande den 16 april 1948 över trafikutredningens betänkande förklarade sig *järnvägsstyrelsen* anse, att skäl icke förefunnos att till behandling ånyo upptaga i betänkandet återgivna särframställningar, beträffande vilka styrelsen förut yttrat sig. Något bemötande av trafikutredningens yttrande beträffande linjeorganisationen av statens järnvägars biltrafik gjordes därför icke.

Utredningens förslag.

Till belysning av den omfattning, statens järnvägars samlade biltrafik redan nått, återges nedan vissa uppgifter för år 1948, upprättade per den 31 december nämnda år.

Företag	Linjelängd, km		Personal- antal	Antal fordon		Antal bilkilometer i 1 000-tal		Bruttoinkomster i 1 000-tal kronor	
	kon- cessio- nerad	trafi- kerad		bussar	last- bilar	bussar	last- bilar	person- trafik	gods- ¹ trafik
SJ Biltrafik	22 982	19 429	2 061	1 065	153	40 518	3 021	32 218	5 212
GDG Biltrafik	8 990	8 380	1 431	368	220	18 832	5 386	12 188	6 388
SLAB	1 138	1 059	417	—	304	—	4 882	—	6 178
Summa	33 110	28 868	3 909	1 433	677	59 350	13 289	44 406	17 778

¹ Inkl. post- och extra inkomster.

Av uppgifterna framgår, att statens järnvägars samlade biltrafik och i synnerhet busstrafiken redan nu är av avsevärd storlek. Säkerligen kommer den att ökas förutom på grund av den allmänna trafikutvecklingen såväl genom fortsatt förstatligande av järnvägar med biltrafik som genom förvärv av privata bilföretag. En ytterligare ökning sker, om ifrågasatt överflyttning av postdilignenslinjerna till statens järnvägar kommer till stånd.

Den biltrafik, som hittills direkt eller indirekt bedrivits av statens järnvägar, torde med den hastiga tillväxt, som alltjämt utmärker densamma, kunna karakteriseras som en rörelsegren under uppbyggnad. Att organisa-

tionen under sådana förhållanden ej slutgiltigt utformats är naturligt. Även om expansionen av statens järnvägars biltrafik väl ännu under ganska lång tid kommer att fortsätta, synes utvecklingen dock ha hunnit så långt, att man nu kan och bör fastlägga de former, under vilka denna verksamhet bör bedrivas.

Statens järnvägars biltrafik utgör ett komplement till järnvägstrafiken, ofta nog till och med i den bemärkelsen att den är en nödvändig del av en trafikapparat, där den spårbundna trafiken är kärnan. Uttryck härför är exempelvis att järnvägs-, buss- och lastbilstransporter i betydande utsträckning kombineras, att efter vissa järnvägslinjer godstågslägenheter ersätts med lastbilstransporter — en utveckling som torde komma att bli än mer markerad — och att på motsvarande sätt persontrafik överflyttas från tåg till landsvägsbussar. För att detta trafikarbete skall ge bästa möjliga resultat, är det i lika mån ett intresse för företagaren och uppdragsgivaren-trafikanten att intim och friktionsfri samverkan mellan järnvägstrafiken och bilrörelsens företrädare äger rum. Organisationen av biltrafiken måste alltså vara ej blott smidig och enkel utan även skapa garantier för samverkan mellan de bägge rörelsegrenarna.

För att få olika organisationsalternativ närmare belysta har utredningen uppdragit åt sina experter att verkställa vissa undersökningar. Sålunda har behandlats såväl alternativet med biltrafiken i statens järnvägars regi som olika alternativ med trafiken organiserad i ett eller flera särskilda bolag.

Utredningen har närmare diskuterat och övervägt följande huvudalternativ till en organisation av statens järnvägars biltrafik:

- 1) såväl buss- som lastbilstrafiken i statens järnvägars regi,
- 2) busstrafiken i statens järnvägars regi och lastbilstrafiken i bolagsform samt
- 3) såväl buss- som lastbilstrafiken i bolagsform.

Statens järnvägars buss- och lastbilrörelse ha flera beröringspunkter. För transport av styckegods och annat utnyttjas sålunda lastbilar som komplement till bussarna på vissa linjer. Vidare kunna de båda rörelsegrenarna gemensamt utnyttja personal, kontor, garage, driftverkstäder m. m. En effektiv samordning med därav följande möjligheter att ekonomisera driften bör därför på ett betryggande sätt säkerställas. Detta mål nås enligt utredningens mening bäst, om buss- och lastbilstrafiken organiseras som en enhet. Därigenom vinnes även den betydande fördelen att kontakten med trafikanterna beträffande såväl person- som godstrafiken kan ombesörjas av samma organ. Mot denna bakgrund har utredningen kommit till det resultatet, att de båda rörelsegrenarna böra inordnas under en gemensam organisation.

Såsom förut framhållits bör organisationen av statens järnvägars bil-

trafik också vara sådan, att garantier skapas för en intim och friktionsfri samverkan med järnvägstrafiken. Det torde icke kunna bestridas, att den närmast liggande lösningen för att ernå och upprätthålla en sådan samverkan är att inordna biltrafiken i järnvägsorganisationen såsom fallet är med den av statens järnvägar för närvarande bedrivna busstrafiken. Problemet har emellertid ännu en sida.

Statens järnvägars lastbilstrafik står ännu endast i begynnelsen av sin verksamhet. Betydande utvecklingsmöjligheter återstå att tillvarata och utnyttja. Det har för utredningen stått klart, att denna rörelsegrens utveckling skulle i hög grad befrämjas, om lastbilstrafiken allttjämt kunde få arbeta under friast möjliga former. Sålunda kräver lastbilstrafiken ofta snabba eller omedelbara beslut t. ex. då det gäller att träffa fraktavtal eller andra överenskommelser eller att förvärva trafikrörelser. Vidare kan lastbilsrörelsen icke i samma grad som busstrafiken och än mindre som järnvägstrafiken planläggas i detalj på förhand utan måste dagligen anpassas efter rådande förhållanden. Även med hänsyn till konkurrensen med privata företagare och kontakten med biltrafikens yrkesorganisationer är det av stor betydelse, att statens järnvägars lastbilstrafik kan fungera under samma enkla och smidiga former, som utmärka den privata företagsamheten på området. Allt detta medför att, då det gäller att bereda bästa möjliga förutsättningar för en affärsmässig skötsel av lastbilsrörelsen, bolagsformen måste anses vara den mest ändamålsenliga. Utredningen är alltså av den meningen, att lastbilstrafiken bör bibehållas i bolagsform.

Såsom i det föregående påvisats, äro vissa fördelar att vinna genom en enhetlig organisation av den samlade bilrörelsen. Dessa fördelar äro av den art och betydelse, att endast tvingande omständigheter böra få föranleda, att man avstår från dem. Man får även här väga faktorerna mot varandra. Därvid kommer närmast i betraktande önskemålet att skapa garantier för god samverkan med järnvägstrafiken. Utredningen kan för sin del icke finna annat än att tillfredsställande förutsättningar härför skola kunna åvägbringas och goda resultat ernås även vid drift i bolagsform, under förutsättning att rörelsen — som utredningen avser och i det följande närmare utvecklar — intimt sammankopplas med järnvägsdriften. Utredningen vill följaktligen förorda, att all statens järnvägar tillhörig buss- och lastbilstrafik friläggas från verkets organisation i övrigt och i stället drives i bolagsform.

Utredningen har övervägt, huruvida den samlade buss- och lastbilstrafiken bör organiseras som ett enda, hela landet omfattande bolag eller som flera regionala bolag. Då utredningen därvid funnit sig böra förorda den förra lösningen, har det avgörande motivet varit, att ett effektivt och

ekonomiskt utnyttjande av materiel och personal är lättare att åstadkomma vid en organisation i ett bolag än i flera.

Antalet ledamöter i bilbolagets styrelse bör lämpligen begränsas till fem. I styrelsen böra ingå generaldirektören (ordförande), verkställande direktören, den av utredningen i första delen av betänkandet föreslagna ekonomidirektören, en representant för det av utredningen tidigare föreslagna förvaltningsrådet vid statens järnvägar och en för de anställda. Suppleanter böra vara: överdirektören, cheferna för persontrafik- och godstrafikbyråerna samt en representant för förvaltningsrådet och en för de anställda.

En följd av utredningens förslag blir att den nuvarande biltrafikbyrån upphör. Dess personal överflyttas till bilbolaget för att ingå i dess huvudkontor. De bilärenden, som järnvägsstyrelsen i fortsättningen kan ha att behandla, huvudsakligast bilfrågor av betydelse för konkurrensen med järnvägstrafiken t. ex. remisser rörande enskilda företagens ansökningar om trafiktillstånd och ärenden rörande vissa bilförfattningar m. m., böra handläggas på den byrå, till vilken ärendet närmast hör. En annan sak är att sådana bilärenden även kunna beröra bilbolaget i denna dess egenkap. Utredningen förutsätter, att Kungl. Maj:t och myndigheter remittera sådana ärenden till bilbolagets styrelse.

Att ett fristående, av statens järnvägar ägt bolag bildas för bilrörelsen behöver icke leda till att detta utrustas med alla de serviceorgan, som erfordras för driften. Det synes utredningen tvärtom naturligt, att bolaget, givetvis mot ersättning, i lämplig omfattning utnyttjar expertisen inom järnvägsstyrelsens olika fackbyråer och vid statens järnvägars linjeorganisation.

Den lokala förvaltningsindelningen av bilverksamheten bör lämpligen ansluta sig till statens järnvägars linjeorganisation. Ledningen av bilrörelsen bör följaktligen åvila distriktscheferna inom ramen för de befogenheter, som delegeras till dem från bolagsstyrelsen. Med hänsyn till biltrafikens speciella karaktär skulle det vara värdefullt, om organisationen kunde så utformas, att garantier skapades för att lokala trafikintressen finge göra sig hörda. Utredningen anser därför att lekmän böra knytas till distriktsledningen som rådgivare i sådana bilärenden, som äro av speciellt intresse för trafikanterna t. ex. turlist- och taxefrågor. Även om buss- och lastbilstrafik ha många beröringspunkter, synes det lämpligt med en talesman för vart och ett av dessa trafikslag. De båda lekmännen böra utses av länsstyrelsen i det län, inom vilket tyngdpunkten av distriktets biltrafik ligger.

Som främste medarbetare i fråga om biltrafiken bör distriktschefen ha en inspektör för denna trafik. Denne, som skall ingå i distriktsförvaltningen, bör vara fackman på området och i förhållande till distriktsefven intaga samma ställning som sektionsföreståndarna. Bilinspektören bör

beträffande biltrafiken ha i stort sett uppgifter motsvarande dem, som med avseende å järnvägstrafiken ankomma på trafikinspektör. Han bör särskilt vinnlägga sig om intimt samarbete med de för järnvägsdriften inom distriktet ansvariga trafiksektionsföreståndarna. Bilinspektören bör förses med erforderliga biträden för de arbetsuppgifter, som ej kunna utföras av distriktsexpeditionens gemensamma personal. För att säkerställa största möjliga lokalkunskap kan det på distrikt med mera omfattande biltrafik vara ändamålsenligt att olika tjänstemän specialisera sig på biltrafiken inom var sin sektion. Trafikombuden böra sköta ackvisitionsverksamheten för såväl järnvägs- som buss- och lastbilstrafiken.

I fråga om ledningen av biltrafiken på Gotland anser utredningen att driftsektionsföreståndaren där bör ha samma befogenheter som distriktscheferna. Det är givet att frågan om organisationen av såväl bilrörelsen som järnvägstrafiken på Gotland komme i ett annat läge, om förbindelserna med fastlandet skulle ingå i organisationsproblemet. Så länge detta icke är fallet, anser utredningen att bil- och järnvägsrörelsen på Gotland bör organiseras i anslutning till organisationen inom landet i övrigt. Det torde knappast behöva framhållas, att utredningens förslag icke hindrar en annan lösning av organisationsspörsmålet för Gotlands del, om förut-sättningarna skulle ändras i här antydd riktning.

Biltrafikens fältorganisation anser utredningen böra utformas ungefär så, som den för närvarande är vid SJ Biltrafik. Billinjerna böra alltså knytas till järnvägsstationerna i all den utsträckning så är möjligt och lämpligt. Stationernas lokaler och personal böra så långt sig göra låter tagas i anspråk för såväl järnvägs- som buss- och lastbilstrafiken. Å andra sidan bör bilpersonalen utnyttjas för arbeten på järnvägsstationerna, i den mån detta är gagneligt. I varje fall bör buss- och lastbilrörelsen i regel kunna använda samma lokaler samt delvis även samma personal. Trafikkontor och garage jämte stationär och åkande personal böra, där så anses lämpligt, sortera under närmaste järnvägsstation och dess föreståndare, vilken därvid fungerar som bilgrupp-föreståndare och i denna sin egen-skap är direkt underställd bilinspektören. Om så anses erforderligt, till-delas stationsföreståndare särskild tjänsteman för detta arbete. I de fall trafikkontor och garage jämte personal icke anses böra läggas under viss järnvägsstation, böra de underställas bilinspektören direkt.

De befattningshavare, som för närvarande äro sysselsatta inom bilrörelsen, äro till övervägande delen kollektivavtalsanställda. Dessutom finnas befattningshavare med personliga avtal och befattningshavare, som äro uppförda på statens järnvägars stat. Att bilrörelsen organiseras i bolagsform behöves i och för sig icke leda till någon ändring av anställningsformerna. Om så av ena eller andra anledningen skulle befinnas lämpligt eller önskvärt, synes intet hindra att befattningshavare på statens järn-

vägars stat tjänstgöra hos bilbolaget. Självfallet skall en kalkylmässig avräkning ske mellan statens järnvägar och bilbolaget ej blott i fråga om personalen utan även beträffande lokaler, material m. m.

Det förhållandet att statens järnvägars tåg- och bilrörelse komma att vara organisatoriskt åtskilda, får givetvis icke under några förhållanden leda till att biltrafikens tjänsteställen stå främmande för järnvägstrafiken och vice versa. Det bör vara en självklar plikt för distriktschefer, trafikinspektörer, bilinspektörer samt järnvägs- och bilstationsföreståndare att inpränta hos tjänstemännen av alla grader medvetandet om att de tillhöra ett och samma företag, trots att organisationsformerna äro olika, och att de alltså äro skyldiga att hjälpa trafikanterna till rätta även i vad gäller det andra trafikmedlet. Allmänheten måste på järnvägsstationerna kunna få nöjaktiga informationer angående buss- och lastbilstrafiken samt på biltrafikens tjänsteställen angående järnvägstrafiken. Härför erforderliga tidtabeller, taxor m. m. skola alltså finnas tillgängliga och vara anslagna i väntsalar och hallar.

När det gäller att välja benämning på bolaget, synes man böra tillvarata den good-will, som SJ Biltrafik förvärvat, genom att låta SJ ingå i namnet. Utredningen vill som en lämplig benämning föreslå SJ Biltrafik Aktiebolag (SJB).

För närvarande gälla undantagsbestämmelser för statens järnvägar i fråga om bl. a. tillståndsgivning, godkännande av fordon, periodisk efterbesiktning samt fastställande av taxor och tidtabeller. Dessa undantagsbestämmelser grunda sig på det förhållandet, att statens järnvägar är ett samhällsägt företag. Då utredningens förslag ej innebär någon ändring i fråga om ägandeförhållandena utan endast beträffande organisationsformen, förutsätter utredningen att dessa undantagsbestämmelser komma att gälla även för bilbolaget. Därutöver anser utredningen, att bilbolaget i enlighet med vad 1944 års trafikutredning föreslagit bör oberoende av trafiktillstånd få med egna lastbilar utföra transporter av järnvägsgods samt vid sådana transporter, om de äro regelbundna med avseende på vägsträcka och tid, medtaga annat gods än järnvägsgods.

VI. Anställningsform och löneställning för tjänstemän vid lokalförvaltningen.

I samband med organisationen av statens järnvägars centrala ledning behandlade utredningen i första delen av sitt betänkande frågan om anställningsform och löneställning för generaldirektören och cheferna för styrelsens byråer.

De i förevarande del av betänkandet behandlade organisationsförslagen medföra sådana ändringar i vissa tjänstehavargrupperns arbete och ansvar, att en justering uppåt av deras löner kan vara motiverad. Det kan även finnas skäl att överföra vissa befattningar till förordnandetjänster.

Efter det utredningen avgav första delen av sitt betänkande, har en särskild kommission tillsatts för undersökning av förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personalen vid statens järnvägar. Utredningen utgår från att statsmakterna skola ha tagit ställning till organisationsfrågan, innan kommissionen slutfört sitt arbete. Med hänsyn härtill anser utredningen praktiska skäl tala för att kommissionen, efter det statsmakternas beslut i organisationsfrågan föreligger, upptager spørsmålet om anställningsform och löneställning för de av organisationsförslaget berörda tjänstemännen till prövning.

VII. Järnvägsnämnder.

I anledning av inom riksdagens båda kamrar år 1947 väckta motioner (I: 50 och II: 108) har riksdagen i skrivelse den 17 maj 1947 hos Kungl. Maj:t anhållit om utredning av frågan om inrättande av järnvägsnämnder.

Enligt motionärerna böra järnvägsnämnderna liksom de vid vägväsendets förstatligande inrättade länsvägnämnderna anknyta till länen. Ledamöterna, vilka skola utses av landstingen, böra vara förslagsvis 3—6, allt efter länens storlek. Helst böra länets olika delar vara representerade i nämnden. Järnvägsnämnderna skola hålla god kontakt med statens järnvägars distrikts- och sektionsbefäl. Dessa böra inhämta nämndernas yttranden i vissa frågor. Nämnderna skola ha befogenhet att själva framställa förslag i varje för bygden betydelsefull järnvägsfråga.

I fråga om innehållet i infordrade yttranden över motionerna får utredningen hänvisa till första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 4 och andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 7.

Uppenbart är att en nära kontakt mellan statens järnvägar och trafikanterna måste vara av synnerligt värde för de båda parterna. Såsom framgår av järnvägsstyrelsens remissyttrande över motionerna upprätthålles redan nu en god kontakt mellan de lokala järnvägsmyndigheterna och representanter för de olika trafikområdena. Instruktionsenligt skall all järnvägspersonal var och en på sin ort verka för trafikens främjande; framförallt sker detta genom distriktscheferna, trafikinspektörerna, trafikombuden och stationsföreståndarna. Å trafikanternas sida finnas flera organ för tillvaratagande av dessas och orternas intressen t. ex. handelskamrarna, trafiknämnder, trafikkommittéer och trafikutskott. Dessutom förekomma förhandlingar mellan järnvägsledningen och trafikanter vid en mångfald lokala sammanträden t. ex. innan en tidtabell fastställes.

De organisationsförslag, som utredningen här och i förra delen av sitt betänkande framlagt, äro också avsedda att bättre främja samarbetet mellan statsbaneföretaget och dess trafikanter.

Vad först den centrala ledningen beträffar har utredningen i förra delen av sitt betänkande föreslagit, att vid dess sida skall ställas ett rådgivande organ med så allsidig sammansättning som möjligt. I detta organ, det s. k. förvaltningsrådet, skall ingå talesman för reselivet samt representanter

för såväl företagare som anställda inom olika grenar av näringslivet. Ledamöterna skola delta i styrelsearbetet i stor utsträckning och ha initiativrätt. Om ett sådant organ inrättas, skapas erforderliga garantier för samarbetsprincipens hävdande i vad gäller den centrala ledningen av statens järnvägar.

Beträffande lokalförvaltningen skulle antalet distrikt enligt utredningens förslag avsevärt ökas. Genom distriktens väsentligt minskade utsträckning ökas möjligheterna såväl för trafikanterna att komma i direkt förbindelse med distriktscheferna som för dessa att vinna kontakt med trafikanterna inom det egna förvaltningsområdet och att mera ingående sätta sig in i där rådande förhållanden. Detta underlättas även av de mera vittgående befogenheter, som böra tilldelas distriktscheferna. Övriga tjänstemän i lokalförvaltningen, bl. a. trafikinspektörerna, trafikombuden och stationsföreståndarna, skola självfallet alltjämt stå i nära personlig kontakt med trafikanter och trafikantsammanslutningar.

I fråga om biltrafiken skulle enligt utredningens förslag lekmannainslag finnas såväl i styrelsen som i den lokala förvaltningen.

Av det anförda torde framgå, att för statens järnvägars del kontaktmöjligheterna bliva väsentligt större i den föreslagna organisationen än vad de för närvarande äro. Utredningen räknar i fråga om godstrafiken med att ett individuellt, personligt samarbete skall etableras mellan de olika järnvägsorganen och de större näringsidkarna och trafikanterna. För den övriga kontakten i denna del böra handelskamrarna vara lämpliga instrument. Dessa äro industriens och handelns egna organ och deras merkantilt utbildade och erfarna personal har ingående kännedom om och god kontakt med företagen inom resp. handelskamrars verksamhetsområde. Handelskammarområdena äro tolv till antalet. Ehuru full överensstämmelse icke råder och icke heller torde kunna erhållas mellan dessa och järnvägsdistrikten, bör likväl ett tillfredsställande samarbete kunna ordnas. Beträffande persontrafiken torde behovet av kontakt i regel vara bundet mera till enstaka platser än till större områden såsom ett helt län. Under sådana förhållanden synes det vara naturligare och lämpligare att på platser där behov härav föreligger vederbörande kommunala myndigheter, självmant eller på direkt begäran från järnvägsledningens sida, utse ett kontaktorgan på sätt hittills skett på många håll.

Utredningen har följaktligen icke funnit tillräckliga skäl att tillstyrka inrättandet av särskilda järnvägsnämnder.

VIII. Sammanfattning.

De viktigare synpunkter och förslag, som utredningen framfört i denna del av sitt betänkande, kunna i korthet sammanfattas sålunda.

1. Utredningen har funnit sig böra föreslå tämligen vittomfattande förändringar beträffande organisationen av såväl den lokala järnvägsförvaltningen som biltrafiken (s. 7—8).

2. De svagheter, som enligt utredningens mening vidlåda den lokala järnvägsförvaltningens nuvarande organisationsform, kunna sammanfattas på följande sätt. Instansbildningen medför att splittring uppkommer i befälsföringen, att organisationen blir vidlyftig och dyrbar samt att arbetsformerna bli tunga och omständliga med en omfattande skriftväxling och långsammare ärendesbehandling som följd. Förekomsten av de s. k. kansliexperterna kan leda till och har i icke obetydlig utsträckning lett till uppkomsten av en instans mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna.

På grund av distriktens nuvarande storlek och uppgifternas mångfald måste vissa av distriktschefernas åligganden komma i efterhand. Sålunda ha distriktschefernas instruktionsenliga uppgift att söka kontakt med trafikanterna som regel icke i tillräcklig utsträckning kunnat förverkligas.

De lokala järnvägsbefälens befogenheter äro alltför begränsade, vilket bidragit till en anhopning av ärenden i styrelsen.

Inom signal- och telefonfacken är organisationen mindre lämplig och torde i praktiken ej följas till fullo (s. 15).

3. Utredningen har övervägt olika förslag till organisation av lokalförvaltningen. Bland dessa kan nämnas nuvarande organisationsform med sex, sju eller åtta distrikt, en organisation med något eller några fackområden utbrutna ur linjeorganisationen och sorterande direkt under vederbörande byrå i styrelsen samt en organisationsform utan distriktschefer och distriktskanslier. Utredningen har dock ansett sig icke böra förorda något av dessa alternativ (s. 15—17).

4. Utredningens förslag till organisationsform för lokalförvaltningen innebär, att antalet distrikt utökas betydligt. Inom varje distrikt bör finnas ett enda förvaltningsorgan, distriktsförvaltningen, bestående av distriktschefen och sektionsföreståndarna, placerade på samma ort och helst

i samma byggnad. Sektionsföreståndarna äro distriktschefens närmaste män och chefer för var sin sektion.

Distriktsförvaltningens funktioner utövas av antingen distriktschefen eller vederbörande sektionsföreståndare. De ärenden, som avgöras av distriktschefen, föredragas av vederbörande sektionsföreståndare i den mån distriktschefen så påkallar. Kansliexperterna utgå ur organisationen.

Distriktsförvaltningens personal ingår i den s. k. distriktsexpeditionen. Inom denna bör finnas vissa gemensamma avdelningar, nämligen en personalavdelning, en kameral avdelning, ett ritkontor och ett diarium samt gemensam personal för maskinskrivning och expeditionsvaktsgöromål. För arbeten, som ej kunna utföras av den gemensamma personalen, böra sektionsföreståndarna utrustas med egna biträden.

Antalet distriktssekreterare bör vara detsamma som för närvarande. En distriktssekreterare bör i regel fungera för två distrikt.

Liksom nu skola distrikten uppdelas i ett antal ban-, elektro-, maskin- och trafiksektioner. Därjämte förordar utredningen, att särskilda signal- och telefonsektioner inrättas med signal- resp. telegrafingenjörerna som sektionsföreståndare. Det anses lämpligt, att sådan sektionsföreståndare i vissa fall betjänar mer än ett distrikt.

För handläggning av ärenden rörande tågfarjedriften föreslår utredningen, att en ny tjänst som sjöfartsingenjör inrättas på nuvarande tredje distriktet (s. 17—21).

5. Utredningen framlägger ett förslag rörande statsbanenätets indelning i distrikt och sektioner men framhåller samtidigt svårigheterna att åstadkomma en i varje detalj lämplig sådan indelning. Den definitiva utformningen måste på detta stadium betraktas som en andrahandsfråga. Det väsentliga för utredningen har varit att få lokalförvaltningens principiella organisationsform fastlagd.

Utredningens förslag till förvaltningsindelning innebär, att statens järnvägar efter ett fullständigt förstatligande skola bestå av 13 distrikt och en fristående driftsektion (Gotland). Distrikten indelas i 32 ban-, 10 elektro-, 18 maskin-, 1 sjöfarts- och 24 trafiksektioner samt 7 signal- och 7 telefonsektioner.

Såsom distriktshuvudorter föreslås Luleå, Umeå, Östersund, Gävle, Stockholm, Örebro, Kristinehamn, Norrköping, Göteborg, Borås, Växjö, Helsingborg och Malmö.

Utredningen är väl medveten om svårigheterna att omedelbart realisera förslaget i dess helhet. Ett successivt genomförande rekommenderas därför (s. 21—24).

6. Fördelarna med utredningens förslag till organisation av lokalförvaltningen anser utredningen bestå i enklare, effektivare och billigare organisation samt mindre tyngande och omständliga arbetsformer (s. 24—26).

7. De årliga personalkostnaderna för de föreslagna distriktsförvaltningarna uppskattas av utredningen till 9,9 milj. kronor. Motsvarande kostnader vid en nyorganisation med sex, sju och åtta distrikt ha beräknats till 10,7 resp. 11,2 och 11,7 milj. kronor. Personalkostnaderna för den nuvarande organisationen beräknas för år 1949 till 13,8 milj. kronor.

De telefontekniska förändringar, som organisationsförslaget medför, beräknas draga en engångskostnad av 5,3 milj. kronor.

De maximala kostnaderna för det lokalbehov, som utredningens förslag förutsätter, beräknas inklusive tomtkostnader komma att uppgå till 7,9 milj. kronor. De årliga kostnaderna för ränta, amortering, reparationer, värme och övriga onera uppskattas efter avdrag av hyresinkomster till 300 000 kronor (s. 26—27).

8. Utredningen hyser den bestämda uppfattningen, att det är nödvändigt att genomföra en kraftig decentralisering från styrelsen till lokalförvaltningen, särskilt inom de tekniska arbetsområdena, speciellt ban- och husbyggnadsområdet.

Distriktscheferna böra enligt utredningens mening ägna sig åt större och viktigare frågor samt i möjligaste mån frikopplas från detaljärenden. Vissa av distriktscheferna för närvarande handlagda ärenden av mera rutinmässig karaktär böra därför överflyttas till sektionsföreståndarna.

Även från sektionsföreståndarna till dem underställt lokalbefäl bör en decentralisering ske (s. 28—31).

9. Utredningen ifrågasätter, om icke antalet särtryck och cirkulär borde kunna nedbringas samt detaljrikedomen i erforderliga föreskrifter begränsas. Bestämmelserna böra göras så kortfattade och lättlästa som möjligt.

Utredningen framhåller vikten av att frågan om nedskärning av olika tjänsteställens rapporteringsskyldighet ägnas fortlöpande uppmärksamhet (s. 31—32).

10. I fråga om verkstadsorganisationen har utredningen icke funnit anledning föreslå någon ändring (s. 33).

11. Beträffande förrådsväsendet framhåller utredningen, att det förefaller som om sex förrådsområden icke skulle vara för mycket efter ett fullständigt förstatligande av järnvägsnätet. Vad förrådets huvudorter angår framhåller utredningen endast vikten av att huvudverkstäderna i största möjliga utsträckning ha omedelbar tillgång till huvudförråd. Vid bestämmande av förläggningssorterna bör hänsyn tagas även till militära synpunkter.

I fråga om vissa av utredningens expertdelegation framförda förslag berörande förrådsverksamheten förklarar sig utredningen förutsätta, att järnvägsstyrelsen ägnar dem intresse och snarast möjligt genomför de för- enklings- och rationaliseringsförslag, som anses ändamålsenliga (s. 33—35).

12. Utredningen har övervägt olika alternativ till organisation av biltrafiken och förordar, att all statens järnvägar tillhörig buss- och lastbilstrafik frilägges från verkets organisation i övrigt och inordnas under ett av statens järnvägar ägt bolag, SJ Biltrafik Aktiebolaget (SJB).

Bolagsstyrelsen bör bestå av generaldirektören (ordförande), verkställande direktören, den av utredningen tidigare föreslagna ekonomidirektören, en representant för det tidigare föreslagna förvaltningsrådet vid statens järnvägar samt en för de anställda. Suppleanter böra vara överdirektören, cheferna för person- och godstrafikbyråerna samt en representant för förvaltningsrådet och en för de anställda.

Den nuvarande biltrafikbyrån skall enligt förslaget upphöra och dess personal överflyttas till bilbolaget för att ingå i dess huvudkontor. De bilärenden, som järnvägsstyrelsen i fortsättningen kan ha att behandla, böra handläggas på den byrå, till vilken ärendet närmast hör.

Bilbolaget bör i lämplig omfattning utnyttja expertisen inom järnvägsstyrelsens olika fackbyråer och vid statens järnvägars linjeorganisation.

Den lokala ledningen av bilrörelsen skall åvila distriktscheferna. Som rådgivare åt distriktsledningen i bilärenden, som äro av särskilt intresse för trafikanterna, skola två av länsstyrelsen utsedda personer fungera. En inspektör för biltrafiken tjänstgör som distriktschefens främste medarbetare i fråga om denna trafik. Bilinspektören skall ingå i distriktsförvaltningen och i förhållande till distriktschefen intaga samma ställning som sektionsföreståndarna.

Driftsektionsföreståndaren på Gotland bör ha samma befogenheter som distriktscheferna.

Biltrafikens fältorganisation anser utredningen böra utformas ungefär så som den för närvarande är vid SJ Biltrafik. Bilrörelsen skall intimt samordnas med järnvägsdriften.

Beträffande anställningsformen för biltrafikens personal behöver utredningens förslag icke leda till någon ändring av de nuvarande förhållandena för den personal, som kommer att överföras till bolaget. En kalkylmässig avräkning skall ske mellan statens järnvägar och bilbolaget rörande såväl personal- som övriga kostnader.

Utredningen förutsätter, att de undantagsbestämmelser, som för närvarande gälla för statens järnvägar i fråga om bl. a. tillståndsgivning, godkännande av fordon, periodisk efterbesiktning samt fastställande av taxor och tidtabeller, komma att gälla även för bilbolaget (s. 56—61).

13. Ett genomförande av utredningens förslag medför sådana ändringar i vissa tjänstehavargrupperns arbete och ansvar, att en justering uppåt av deras löner kan vara motiverad. Utredningen anser dock att denna fråga bör behandlas av den kommission, som har i uppdrag att undersöka för-

hållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personalen vid statens järnvägar. En förutsättning härför är givetvis, att statsmakterna tagit ställning till organisationsfrågan, innan kommissionen avslutat sin verksamhet (s. 62).

14. Utredningen har icke funnit tillräckliga skäl att tillstyrka att särskilda järnvägsnämnder inrättas (s. 63—64).

Handwritten text at the top of the page, possibly a header or title, which is mostly illegible due to fading and bleed-through.

Main body of handwritten text, consisting of several lines of cursive script. The text is extremely faint and difficult to decipher, appearing to be a list or a series of entries.

Handwritten text at the bottom of the page, possibly a footer or a concluding note, also largely illegible.



Förslag till bansektionsindelning.

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Luleåsektion 1.		
Riksgränsen—Luleå	433	
Boden—Karungi	140	
Övertorneå—Haparanda	73	
Gällivare—Tingvallskulle	12	
Gällivare—Koskullskulle	9	
Summa	667	
Luleåsektion 2.		
Boden—Bastuträsk	176	
Bastuträsk—Skelleftehamn	64	
Älvsbyn—Piteå	52	
Gällivare—Arvidsjaur—Jörn	350	
Summa	642	
Umeåsektion 1.		
Bastuträsk—Vännäs	111	
Vännäs—Holmsund	46	
Storuman—Hällnäs	167	
Arvidsjaur—Hoting	306	
Summa	630	
Umeåsektion 2.		
Vännäs—Långsele	211	
Mellansel—Örnsköldsvik C	29	
Hoting—Forsmo	121	
Summa	361	
Östersundssektion 1.		
Storlien—Ånge—Sundsvall C	359	
Långsele—Bräcke	131	
Långsele—Härnösand	115	
Summa	605	
Östersundssektion 2.		
Hoting—Östersund C	167	
Ulriksfors—Strömsund	5	
Jämtlands Sikås—Hammerdal	9	
Brunflo—Orsa	292	
Sveg—Hede	72	
Summa	545	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Gävlesektion 1.		
Härnösand—Gävle C	301	
Harmånger—Bergsjö	20	smalspår
Ljusdal—Hudiksvall	61	
Kilafors—Söderhamn C	33	
Summa	415	
Gävlesektion 2.		
Ånge—Ockelbo—Gävle C	265	
Orsa—Bollnäs	119	
Göringen—Dalfors	3	
Summa	387	
Gävlesektion 3.		
Gävle C—Falun C—Älvdalen	223	
Falun C—Björbo	70	
Falun C—Ludvika	71	
Ockelbo—Krylbo	96	
Byvalla—Långshyttan	27	smalspår
Summa	487	
Stockholmssektion 1.		
Stockholm C—Ulriksdal	7	
Tomtebodå—Spånga	9	
Sundbyberg—Ulvsunda	4	
Spånga—Lövsta	6	
Stockholm C—Älvsjö	8	
Stockholm Ö—Hallstavik	98	smalspår
Rimbo—Norrtälje	21	»
Rimbo—Uppsala Ö	60	»
Faringe—Gimo	32	»
Dannemora—Hargshamn	39	»
Roslagnäsby—Österskär	18	»
Djursholms Ösby—Eddavägen	5	»
Djursholms Ösby—Näsby Park	5	»
Summa	312	
Stockholmssektion 2.		
Ulriksdal—Gävle C	173	
Orrskog—Söderfors	10	
Örbyhus—Dannemora	9	
Uppsala C—Krylbo—Rättvik	224	
Uppsala C—Enköping	44	
Runhällen—Enköpings hamn	48	
Hagaström—Sala	99	
Summa	607	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Stockholmssektion 3.		
Spånga—Vansbro	287	
Västerås C—Sala	38	
Kolbäck—Ramnäs	27	
Kärrgruvan—Ängelsberg	18	
Norberg—Klackberg	4	
Summa	374	
Stockholmssektion 4.		
Älvsjö—Hallsberg	190	
Älvsjö—Nynäshamn	56	
Södertälje S—Södertälje C	2	
Södertälje S—Eskilstuna C	22	
Läggesta—Mariefred	3	
Åkers Styckebruk—Strängnäs	15	
Stålboga—Skebokvarn	23	
Valskog—Rekarne	24	
Oxelösund—Kolbäck	132	
Summa	467	
Örebrosektion 1.		
Krylbo—Mjölby	253	
Kumla—Närkes Kvarntorp	11	
Askersund—Lerbäck	14	smalspår
Örebro S—Svartå	49	
Summa	327	
Örebrosektion 2.		
Ludvika—Frövi—Västerås C	179	
Köping—Riddarhyttan	46	smalspår
Ervalla—Bredsjö	71	
Gyttorp—Otterbäcken	97	
Summa	393	
Kristinehamnssektion 1.		
Laxå—Charlottenberg	203	
Kil—Torsby	82	
Kil—Herrhult	71	
Summa	356	
Kristinehamnssektion 2.		
Herrhult—Ludvika	104	
Daglösen—Filipstad V	8	
Kristinehamn—Orsa	235	
Nyhyttan—Finshyttan	7	
Vansbro—Särna	172	
Summa	526	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Norrköpingssektion 1.		
Järna—Nässjö	283	
Katrineholm—Åby	40	
Mjölby—Hästholmen	31	
Nässjö—Oskarshamn	148	
Eksjö—Österbymo	35	smalspår
Summa	537	
Norrköpingssektion 2.		
Linköping C—Hultsfred	123	
Bjärka-Säby—Åtvidaberg	18	
Örebro S—Kimstad—Norrköping Ö	129	smalspår
Norrköping Ö—Valdemarsvik	55	»
Kummelby—Arkösund	47	»
Norsholm—Västervik	118	»
Jenny—Hultsfred	66	»
Vimmerby—Spångenäs	18	»
Ringstorp—Linköping C	21	»
Linköping C—Ödeshög	81	»
Bränninge—Skänninge	27	»
Klockrike—Borensberg	7	»
Fornåsa—Motala C	15	»
Summa	725	
Göteborgssektion 1.		
Göteborg-Tingstad—Strömstad	177	
Munkedal—Lysekil	38	
Uddevalla H—Bengtstors V	89	smalspår
Almedal—Borås C	67	
Almedal—Falkenberg	103	
Summa	474	
Göteborgssektion 2.		
Agnesberg—Kil	223	
Alvhem—Lilla Edet	15	
Mellerud—Kornsjö	65	
Mellerud—Arvika	163	
Ämål—Ärjäng	70	
Beted—Skillingsfors	19	
Summa	555	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Göteborgssektion 3.		
Göteborg Västgöta—Skara—Gårdsjö	222	smalspår
Nossebro—Trollhättan	32	»
Tumleberg—Forshem	69	»
Lidköping—Skara—Stenstorp	50	»
Skövde—Axvall	21	»
Torved—Gullspång	20	»
Hjo—Stenstorp	39	»
Svensbro—Tidaholm	15	»
Moholm—Mariestad	18	»
Summa	486	
Göteborgssektion 4.		
Göteborg C—Falköping C—Hallsberg	258	
Olskroken—Göteborg-Tingstad	2	
Olskroken—Agnesberg	7	
Göteborg C—Almedal	5	
Göteborgsstationernas linjer	20	
Skövde—Karlsborg	44	
Summa	336	
Boråssektion 1.		
Varberg—Borås C—Uddevalla H	217	
Varberg—Kinnared	67	
Falkenberg—Limmared	102	smalspår
Landeryd—Falköping C	131	
Gånghester—Jönköping C	98	
Summa	615	
Boråssektion 2.		
Borås C—Värnamo	100	
Hillared—Axelfors	24	
Hestra—Reftele	36	
Halmstad—Nässjö	196	
Torup—Hyltebruk	12	
Vaggeryd—Jönköping H	35	
Falköping C—Nässjö	113	
Vartofta—Tidaholm	24	
Summa	540	
Växjösektion 1.		
Markaryd—Värnamo	92	
Värnamo—Karlskrona C	180	
Emmaboda—Nybro	27	
Nässjö—Kalmar C	167	
Summa	466	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Växjösektion 2.		
Hultsfred—Växjö	117	smalspår
Sävsjö—Målilla	80	»
Brittatorp—Oskarshamn	122	»
Fagerhult—Mönsterås	70	»
Berga—Kalmar C	77	»
Kalmar C—Torsås	40	»
Ljungbyholm—Påryd	19	»
Järnvägarna på Öland	153	»
Summa	678	
Växjösektion 3.		
Torsås—Gullberna	43	smalspår
Karlskrona N—Kristianstad C	130	»
Bredåkra—Växjö	86	»
Karlshamn C—Halmstad Ö	193	»
Norraryd—Kvarnamåla	20	»
Olofström—Sandbäck	18	»
Sölvesborg—Hörviken	16	»
Summa	506	
Hälsingborgssektionen.		
Teckomatorp—Falkenberg	158	
Landskrona—Billesholm	26	
Hälsingborg F—Ängelholm	26	
Mölle—Åstorp	37	
Ramlösa—Hässleholm	74	
Ängelholm—Klippan—Eslöv	67	
Kärreberga—Markaryd	56	
Hässleholm—Veinge	72	
Summa	516	
Malmösektion 1.		
Nässjö—Malmö C—Trelleborg F	300	
Arlöv—Teckomatorp	28	
Lund C—Kävlinge—Landskrona	32	
Landskrona—Billeberga	11	
Eslöv—Hälsingborg C	50	
Summa	421	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Malmösektion 2.		
Eslöv—Ystad	76	
Barsebäckshamn—Sjöbo	60	
Lund C—Trelleborg C	43	
Malmö C—Simrishamn	95	
Dalby—Bjärsjölagård	25	
Malmö V—Ystad	63	
Malmö V—Trelleborg—Rydsgård	69	
Vellinge—Falsterbo	17	
Börringe—Östratorp	22	
Summa	470	
Malmösektion 3.		
Kristianstad C—Eslöv	67	
Hässleholm—Åhus	47	
Kristianstad C—Köpingebro	95	
Älmhult—Sölvesborg	72	
Älmhult—Kristianstad C	70	
Hästveda—Karpalund	37	
Summa	388	

Förslag till elektrosektionsindelning.

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Luleåsektionen.		
Riksgränsen—Luleå	433	Elektrifierad
Gällivare—Arvidsjaur	274	
Gällivare—Tingvallskulle	12	Elektrifierad
Gällivare—Koskullskulle	9	»
Boden C—Karungi	140	
Övertorneå—Haparanda	73	
Boden C—Myrheden	111	Elektrifierad
Älvsbyn—Piteå	52	
Summa	1 104	(565 km el.)
Umeåsektionen.		
Myrheden—Vännäs—Långsele	387	Elektrifierad
Vännäs—Holmsund	46	
Mellansel—Örnsköldsvik C	29	
Långsele—Härnösand	115	
Arvidsjaur—Storuman—Hoting—Forsmo	427	
Bastuträsk—Skelleftehamn	64	
Jörn—Arvidsjaur	76	
Storuman—Hällnäs	167	
Hoting—Ulriksfors	52	
Summa	1 363	(387 km el.)
Östersundssektionen.		
Östersund C—Ulriksfors—Strömsund	120	
Jämtlands Sikås—Hammerdal	9	
Storlien—Ånge—Sundsvall C	359	Elektrifierad
Östersund C—Brunflo	15	»
Brunflo—Mora	305	
Sveg—Hede	72	
Ånge—Ramsjö	56	Elektrifierad
Långsele—Bräcke	131	»
Härnösand—Sundsvall C—Hudiksvall	156	
Harmånger—Bergsjö	20	
Orsa—Voxna	67	
Göringen—Dalfors	3	
Summa	1 313	(561 km el.)
Gävlesektionen.		
Hudiksvall—Gävle C	145	
Ramsjö—Ockelbo—Gävle C	209	Elektrifierad
Hudiksvall—Ljusdal	61	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Kilafors—Söderhamn	33	
Bollnäs—Voxna	52	
Ockelbo—Skinskatteberg	153	Elektrifierad
Byvalla—Långshyttan	27	
Gävle C—Falun C—Ludvika	163	Elektrifierad
Falun C—Älvdalen	130	
Falun C—Repbäcken	29	
Rättvik—Repbäcken	58	
Vansbro—Borlänge	86	
Borlänge—Krylbo—Heby	112	Elektrifierad
Hagaström—Sala	99	
Orrskog—Söderfors	10	
Gävle C—Örbyhus	71	Elektrifierad
Fagersta C—Ludvika—Björbo	96	
Summa	1 534	(708 km el.)
Stockholmssektionen.		
Stockholm C—Örbyhus	109	Elektrifierad
Örbyhus—Dannemora	9	
Uppsala C—Heby	47	Elektrifierad
Tomtebodavägen—Tillberga—Köping	144	»
Sundbyberg—Ulvsunda	4	
Spånga—Lövsta	6	
Uppsala C—Enköping	44	
Runhällan—Enköpings hamn	48	
Tillberga—Sala	28	
Tillberga—Fagersta	63	
Kolbäck—Ramnäs	27	
Stockholm C—Vingåker	153	Elektrifierad
Södertälje S—Eskilstuna C	22	»
Åkers Styckebruk—Strängnäs	15	»
Läggesta—Mariefred	3	»
Södertälje S—Södertälje C	2	»
Älvsjö—Nynäshamn	56	
Flen—Eskilstuna C—Rekarne—Kolbäck	70	
Stålboga—Skebokvarn	23	Elektrifierad
Stockholm Ö—Rimbo	56	»
Rimbo—Hallstavik	42	
Rimbo—Norrtälje	21	
Rimbo—Uppsala Ö	60	
Faringe—Gimo	32	
Dannemora—Hargshamn	39	
Roslagnäsby—Österskär	18	Elektrifierad
Djursholms ösby—Eddavägen	5	»
Djursholms ösby—Näsby Park	5	»
Summa	1 151	(602 km el.)

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Kristinehamnssektionen.		
Laxå—Charlottenberg	203	Elektrifierad
Kil—Torsby	82	
Filipstad V—Daglösen	8	
Säffle—Ludvika	226	Elektrifierad
Nyhyttan—Finnsyttan	7	
Kristinehamn—Mora	222	
Vansbro—Särna	172	
Arvika—Beted	33	
Ervalla—Bredsjö	71	
Gyttorp—Otterbäcken	97	
Köping—Riddarhyttan	46	
Mariedam—Skinskatteberg	130	Elektrifierad
Örebro S—Finspång	87	
Örebro S—Svartå	49	Elektrifierad
Askersund—Lerbäck	14	
Kumla—Närkes Kvarntorp	11	
Ludvika—Frövi	98	
Frövi—Köping	46	Elektrifierad
Summa	1 602	(654 km el.)
Norrköpingssektionen.		
Järna—Mjölby—Sävsjö	312	Elektrifierad
Mjölby—Mariedam	66	»
Katrineholm—Åby	40	
Mjölby—Hästholmen	31	
Nässjö—Hultsfred	83	
Eksjö—Österbymo	35	
Nässjö—Vaggeryd	44	
Nässjö—Bankeryd	54	
Jönköping H—Vaggeryd	35	
Nässjö—Vetlanda	37	
Linköping C—Hultsfred	123	
Bjärka-Säby—Ätvidaberg	18	
Finspång—Kimstad—Norrköping Ö	42	
Norrköping Ö—Valdemarsvik	55	
Kummelby—Arkösund	47	
Jenny—Hultsfred	66	
Vimmerby—Spångenäs	18	
Norsholm—Västervik	118	
Ringstorp—Linköping C	21	
Bränninge—Skänninge	27	
Klockrike—Borensberg	7	Elektrifierad
Fornåsa—Motala C	15	»
Linköping C—Vadstena	49	»
Vadstena—Ödeshög	32	
Summa	1 375	(449 km el.)

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Göteborgssektionen.		
Göteborg—Tingstad—Strömstad	177	Elektrifierad
Munkedal—Lysekil	38	»
Uddevalla H—Bengtstors V	89	
Göteborg C—Hindås	36	Elektrifierad
Almedal—Fjärås	36	»
Olskroken—Säffle	179	»
Alvhem—Lilla Edet	15	
Mellerud—Kornsjö	65	Elektrifierad
Mellerud—Beted—Skillingsfors	149	
Åmål—Årjäng	70	
Göteborg Västgöta—Skara—Gårdsjö	222	
Nossebro—Trollhättan	32	
Tumleberg—Forshem	69	
Lidköping—Skara—Stenstorp	50	
Skövde—Axvall	21	
Torved—Gullspång	20	
Hjo—Stenstorp	39	
Svensbro—Tidaholm	15	
Moholm—Mariestad	18	
Göteborg C—Falköping C—Laxå	228	Elektrifierad
Skövde—Karlsborg	44	»
Herrljunga—Uddevalla C	90	»
Summa	1 702	(893 km el.)
Boråssektionen.		
Fjärås—Getinge	91	Elektrifierad
Varberg—Borås C—Herrljunga	127	»
Borås C—Hindås	36	»
Borås C—Smålands Rydaholm	129	
Gånghester—Jönköping C	98	
Falkenberg—Limmared	102	
Hillared—Axelfors	24	
Hestra—Reftele	36	
Halmstad C—Kinnared—Värnamo—Vaggeryd	152	
Torup—Hyltebruk	12	
Varberg—Kinnared	67	
Landeryd—Ulricehamn—Falköping S	130	
Falköping C—Bankeryd	59	Elektrifierad
Vartofta—Tidaholm	24	
Ljungby—Värnamo	42	
Växjö—Karlskrona C	113	
Växjö—Åseda—Hultsfred	117	
Sävsjö—Vetlanda	80	
Hultsfred—Berga—Oskarshamn	65	
Brittatorp—Skoghult—Oskarshamn	122	
Fagerhult—Mönsterås	70	
Järnvägarna på Öland	153	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Vetlanda—Kalmar C	130	
Emmaboda—Nybro	27	
Berga—Kalmar C	77	
Sandbäck—Karlskrona N	86	
Gullberna—Torsås	43	
Torsås—Kalmar C	40	
Påryd—Ljungbyholm	19	
Växjö—Bredåkra	86	
Norråryd—Kvarnamåla	20	
Karlshamn—Vislanda—Ljungby	114	
Sandbäck—Olofström	18	
Sölvesborg—Hörviken	16	
Olofström—Älmhult	43	
Summa	2 568	(313 km el.)
Malmösektionen.		
Sävsjö—Malmö C—Trelleborg F	271	Elektrifierad
Lulöv—Åstorp—Getinge	167	»
Lund C—Landskrona	32	»
Landskrona—Billeberga	11	»
Eslöv—Hälsingborg C	50	»
Ramlösa—Åstorp	21	»
Åstorp—Mölle	37	»
Hälsingborg F—Ängelholm	26	»
Åstorp—Hässleholm	53	»
Hässleholm—Markaryd—Veinge	72	»
Eslöv—Klippan—Ängelholm	67	
Kärreberga—Ljungby	106	
Landskrona—Billesholm	26	
Barsebäckshamn—Kävlinge—Sjöbo	60	
Malmö V—Trelleborg Ö—Rydsgård	69	
Vellinge—Falsterbo	17	
Malmö V—Ystad	63	
Köpingebro—Kristianstad C	95	
Köpingebro—Tomelilla—Bjärsjölagård—Eslöv	68	
Malmö C—Sjöbo—Simrishamn	95	
Lund C—Trelleborg C	43	
Böringe—Östratorp	22	
Dalby—Bjärsjölagård	25	
Eslöv—Kristianstad C	67	
Karpalund—Hästveda	37	
Älmhult—Kristianstad C	70	
Hässleholm—Åhus	47	
Kristianstad C—Sandbäck	44	
Sölvesborg—Olofström	29	
Halmstad Ö—Ljungby	79	
Smålands Rydaholm—Växjö	38	
Summa	1 907	(740 km el.)

Förslag till maskinsektionsindelning.

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Luleåsektionen.		
Riksgränsen—Luleå	433	
Gällivare—Koskullskulle	9	
Gällivare—Tingvallskulle	12	
Gällivare—Arvidsjaur	274	
Övertorneå—Haparanda	73	
Karungi—Boden C	140	
Summa	941	
Umeåsektionen.		
Arvidsjaur—Jörn	76	
Boden C—Bastuträsk	176	
Älvsbyn—Piteå	52	
Bastuträsk—Skelleftehamn	64	
Bastuträsk—Långsele	322	
Vännäs—Holmsund	46	
Mellansel—Örnsköldsvik C	29	
Arvidsjaur—Hoting	306	
Hoting—Forsmo	121	
Storuman—Hällnäs	167	
Summa	1 359	
Östersundssektionen.		
Storlien—Ånge—Sundsvall C	359	
Långsele—Härnösand	115	
Långsele—Bräcke	131	
Hoting—Östersund C	167	
Ulriksfors—Strömsund	5	
Jämtlands Sikås—Hammerdal	9	
Brunflo—Orsa	292	
Sveg—Hede	72	
Summa	1 150	
Gävlesektion 1.		
Härnösand—Gävle C	301	
Harmånger—Bergsjö	20	smalspår
Ljusdal—Hudiksvall	61	
Kilafors—Söderhamn C	33	
Gävle C—Ockelbo	38	
Krylbo—Ånge	323	
Orsa—Bollnäs	119	
Göringen—Dalfors	3	
Byvalla—Långshyttan	27	smalspår
Summa	925	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Gävlesektion 2.		
Gävle C—Falun C—Älvdalen	223	
Falun C—Ludvika	71	
Falun C—Björbo	70	
Sala—Hagaström	99	
Summa	463	
Stockholmssektion 1.		
Stockholm C—Gävle C	180	
Orrskog—Söderfors	10	
Örbyhus—Dannemora	9	
Uppsala C—Krylbo—Rättvik	224	
Tomtebodå—Vansbro	296	
Enköping—Uppsala C	44	
Enköpings hamn—Runhällen	48	
Sundbyberg—Ulsunda	4	
Spånga—Lövsta	6	
Stockholm C—Älvsjö—Järna	47	
Västerås C—Sala	38	
Kolbäck—Ramnäs	27	
Kärrgruvan—Ängelsberg	18	
Norberg—Klackberg	4	
Älvsjö—Nynäshamn	56	
Södertälje S—Södertälje C	2	
Summa	1 013	
Stockholmssektion 2.		
Stockholm Ö—Hallstavik	98	smalspår
Rimbo—Norrtälje	21	»
Rimbo—Uppsala Ö	60	»
Faringe—Gimo	32	»
Dannemora—Hargshamn	39	»
Roslagnäsby—Österskär	18	»
Djursholms ösby—Eddavägen	5	»
Djursholms ösby—Näsby Park	5	»
Summa	278	
Örebrosektionen.		
Södertälje S—Eskilstuna C	22	
Läggesta—Mariefred	3	
Åkers Styckebruk—Strängnäs	15	
Stålboga—Skebokvarn	23	
Valskog—Rekarne	24	
Oxelösund—Kolbäck	132	
Krylbo—Mjölby	253	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Kumla—Närkes Kvarntorp	11	
Askersund—Lerbäck	14	smalspår
Örebro S—Svartå	49	
Ervalla—Bredsjö	71	
Gyttorp—Otterbäcken	97	
Ludvika—Frövi—Västerås C	179	
Köping—Riddarhyttan	46	smalspår
Summa	939	
Kristinehamnssektionen.		
Laxå—Charlottenberg	203	
Torsby—Kil	82	
Kil—Ludvika	175	
Kristinehamn—Orsa	235	
Vansbro—Särna	172	
Nyhyttan—Finnshyttan	7	
Daglösen—Filipstad V	8	
Summa	882	
Norrköpingssektionen.		
Järna—Hallsberg	151	
Järna—Mjölby	194	
Katrineholm—Åby	40	
Mjölby—Hästholmen	31	
Linköping C—Hultsfred	123	
Bjärka—Säby—Åtvidaberg	18	
Nässjö—Oskarshamn	148	
Eksjö—Österbymo	35	smalspår
Örebro S—Kimstad—Norrköping Ö	129	»
Norrköping Ö—Valdemarsvik	55	»
Kummelby—Arkösund	47	»
Norsholm—Västervik	118	»
Jenny—Hultsfred	66	»
Vimmerby—Spångenäs	18	»
Ringstorp—Linköping C	21	»
Linköping C—Ödeshög	81	»
Bränninge—Skänninge	27	»
Klockrike—Borensberg	7	»
Fornåsa—Motala C	15	»
Summa	1 324	
Göteborgssektion 1.		
Göteborgsstationernas linjer	41	
Olskroken—Strömstad	179	
Munkedal—Lysekil	38	
Uddevalla H—Bengtstors V	89	smalspår

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Agnesberg—Kil	223	
Alvhem—Lilla Edet	15	
Mellerud—Kornsjö	65	
Mellerud—Arvika	163	
Åmål—Årjäng	70	
Beted—Skillingsfors	19	
Summa	902	
Göteborgssektion 2.		
Almedal—Borås C	67	
Almedal—Falkenberg	103	
Partille—Falköping C—Hallsberg	249	
Skövde—Karlsborg	44	
Göteborg Västgöta—Skara—Gårdsjö	222	smalspår
Nossebro—Trollhättan	32	»
Tumleberg—Forshem	69	»
Lidköping—Skara—Stenstorp	50	»
Skövde—Axvall	21	»
Torved—Gullspång	20	»
Hjo—Stenstorp	39	»
Svensbro—Tidaholm	15	»
Moholm—Mariestad	18	»
Summa	949	
Boråssektionen.		
Varberg—Borås C—Uddevalle H	217	
Varberg—Kinnared	67	
Falkenberg—Limmared	102	smalspår
Landeryd—Falköping C	131	
Gånghester—Jönköping C	98	
Borås C—Värnamo	100	
Hillared—Axelfors	24	
Hestra—Reftele	36	
Halmstad C—Nässjö	196	
Torup—Hyltebruk	12	
Vaggeryd—Jönköping H	35	
Falköping C—Nässjö	113	
Vartofta—Tidaholm	24	
Summa	1 155	
Växjösektion 1.		
Markaryd—Värnamo	92	
Värnamo—Karlskrona C	180	
Emmaboda—Nybro	27	
Nässjö—Kalmar C	167	
Summa	466	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Växjösektion 2.		
Järnvägarna på Öland	153	smalspår
Hultsfred—Växjö	117	»
Sävsjö—Målilla	80	»
Brittatorp—Oskarshamn	122	»
Fagerhult—Mönsterås	70	»
Berga—Kalmar C	77	»
Kalmar C—Torsås	40	»
Ljungholm—Påryd	19	»
Torsås—Gullberna	43	»
Karlskrona N—Kristianstad C	130	»
Bredåkra—Växjö	86	»
Karlshamn C—Halmstad Ö	193	»
Norråryd—Kvarnamåla	20	»
Olofström—Sandbäck	18	»
Sölvesborg—Hörviken	16	»
Summa	1 184	
Hälsingborgssektionen.		
Arlöv—Falkenberg	196	
Lund C—Kävlinge	11	
Landskrona—Billesholm	26	
Landskrona—Billeberga	11	
Hälsingborg F—Ängelholm	26	
Mölle—Åstorp	37	
Ramlösa—Hässleholm	74	
Ängelholm—Klippan—Eslöv	67	
Eslöv—Hälsingborg C	50	
Kärreberga—Markaryd	56	
Hässleholm—Veinge	72	
Summa	626	
Malmösektion 1.		
Mjölby—Malmö C—Trelleborg F	389	
Summa	389	
Malmösektion 2.		
Älmhult—Sölvesborg	72	
Älmhult—Kristianstad C	70	
Hästveda—Karpalund	37	
Hässleholm—Åhus	47	
Kristianstad C—Eslöv	67	
Kristianstad C—Köpingebro	95	
Eslöv—Ystad	76	
Barsebäckshamn—Sjöbo	60	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Lund C—Trelleborg C	43	
Malmö C—Simrishamn	95	
Dalby—Bjärsjölagård	25	
Malmö V—Ystad	63	
Malmö V—Trelleborg—Rydsgård	69	
Vellinge—Falsterbo	17	
Börringe—Östratorp	22	
Landskrona—Kävlinge	21	
Summa	879	

Förslag till trafiksektionsindelning.

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Luleåsektion 1.		
Riksgränsen—Boden—Luleå	433	
Gällivare—Koskullskulle	9	
Gällivare—Tingvallskulle	12	
Gällivare—Arvidsjaur—Jörn	350	
Summa	804	
Luleåsektion 2.		
Övertorneå—Haparanda	73	
Karungi—Bastuträsk	316	
Älvsbyn—Piteå	52	
Bastuträsk—Skelleftehamn	64	
Summa	505	
Umeåsektionen.		
Bastuträsk—Långsele	322	
Vännäs—Holmsund	46	
Mellansel—Örnsköldsvik C	29	
Arvidsjaur—Hoting	306	
Hoting—Forsmo	121	
Storuman—Hällnäs	167	
Summa	991	
Östersundssektionen.		
Storlien—Änge—Sundsvall C	359	
Långsele—Härnösand	115	
Långsele—Bräcke	131	
Hoting—Östersund C	167	
Ulriksfors—Strömsund	5	
Jämtlands Sikås—Hammerdal	9	
Brunflo—Orsa	292	
Sveg—Hede	72	
Summa	1 150	
Gävlesektion 1.		
Härnösand—Gävle C	301	smalspår
Harmånger—Bergsjö	20	
Ljusdal—Hudiksvall	61	
Kilafors—Söderhamn	33	
Gävle C—Falun—Älvdalen	223	
Falun C—Ludvika	71	
Falun C—Björbo	70	
Summa	779	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Gävlesektion 2.		
Ånge—Krylbo	323	
Ockelbo—Gävle C	38	
Bollnäs—Orsa	119	
Göringen—Dalfors	3	
Byvalla—Långshyttan	27	smalspår
Summa	510	
Stockholmssektion 1.		
Stockholm C—Ulriksdal	7	
Tomtebodav—Spånga	9	
Sundbyberg—Ulvsunda	4	
Spånga—Lövsta	6	
Stockholm C—Älvsjö	8	
Spånga—Vansbro	287	
Västerås C—Sala	38	
Kolbäck—Ramnäs	27	
Kärrgruvan—Ängelsberg	18	
Norberg—Klackberg	4	
Summa	408	
Stockholmssektion 2.		
Ulriksdal—Gävle C	173	
Orrskog—Söderfors	10	
Örbyhus—Dannemora	9	
Uppsala C—Krylbo—Rättvik	224	
Uppsala C—Enköping	44	
Runhällen—Enköpings hamn	48	
Hagatröm—Sala	99	
Summa	607	
Stockholmssektion 3.		
Stockholm Ö—Hallstavik	98	smalspår
Rimbo—Norrtälje	21	»
Rimbo—Uppsala Ö	60	»
Faringe—Gimo	32	»
Dannemora—Hargshamn	39	»
Roslagnäsby—Österskär	18	»
Djursholms Ösby—Eddavägen	5	»
Djursholms Ösby—Näsby Park	5	»
Summa	278	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Stockholmssektion 4.		
Älvsjö—Hallsberg	190	
Älvsjö—Nynäshamn	56	
Södertälje S—Södertälje C	2	
Södertälje S—Eskilstuna C	22	
Läggesta—Mariefred	3	
Åkers Styckebruk—Strängnäs	15	
Stålboga—Skebokvarn	23	
Valskog—Rekarne	24	
Oxelösund—Kollbäck	132	
Summa	467	
Örebrosektionen.		
Krylbo—Mjölby	253	
Kumla—Närkes Kvarntorp	11	
Askersund—Lerbäck	14	smalspår
Örebro S—Svartå	49	
Ervalla—Bredsjö	71	
Gyttorp—Otterbäcken	97	
Ludvika—Frövi—Västerås C	179	
Köping—Riddarhyttan	46	smalspår
Summa	720	
Kristinehamnssektionen.		
Laxå—Charlottenberg	203	
Torsby—Kil	82	
Kil—Ludvika	175	
Daglösen—Filipstad V	8	
Kristinehamn—Orsa	235	
Nyhyttan—Finnshyttan	7	
Vansbro—Särna	172	
Summa	882	
Norrköpingssektion 1.		
Järna—Nässjö	283	
Katrineholm—Åby	40	
Mjölby—Hästholmen	31	
Linköping C—Hultsfred	123	
Bjärka-Säby—Åtvidaberg	18	
Nässjö—Oskarshamn	148	
Eksjö—Österbymo	35	smalspår
Summa	678	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Norrköpingssektion 2.		
Örebro S—Kimstad—Norrköping Ö	129	smalspår
Norrköping Ö—Valdemarsvik	55	»
Kummelby—Arkösund	47	»
Norsholm—Västervik	118	»
Jenny—Hultsfred	66	»
Vimmerby—Spångenäs	18	»
Ringstorp—Linköping C	21	»
Linköping C—Ödeshög	81	»
Bränninge—Skänninge	27	»
Klockrike—Borensberg	7	»
Fornåsa—Motala C	15	»
Summa	584	
Göteborgssektion 1.		
Göteborg C—Partille	9	
Olskroken—Agnesberg	7	
Göteborg C—Almedal	5	
Göteborgsstationernas linjer	20	
Olskroken—Strömstad	179	
Munkedal—Lysekil	38	
Uddevalla H—Bengtsfors V	89	smalspår
Summa	347	
Göteborgssektion 2.		
Agnesberg—Kil	223	
Alvhem—Lilla Edet	15	
Mellerud—Kornsjö	65	
Mellerud—Arvika	163	
Åmål—Årjäng	70	
Beted—Skillingsfors	19	
Almedal—Borås C	67	
Almedal—Falkenberg	103	
Summa	725	
Göteborgssektion 3.		
Partille—Falköping C—Hallsberg	249	
Skövde—Karlsborg	44	
Göteborg Västgöta—Skara—Gårdsjö	222	smalspår
Nossebro—Trollhättan	32	»
Tumleberg—Forshem	69	»
Lidköping—Skara—Stenstorp	50	»
Skövde—Axvall	21	»
Torved—Gullspång	20	»
Hjo—Stenstorp	39	»
Svensbro—Tidaholm	15	»
Moholm—Mariestad	18	»
Summa	779	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Boråssektion 1.		
Varberg—Borås C—Uddevalla H	217	smalspår
Varberg—Kinnared	67	
Falkenberg—Limmared	102	
Landeryd—Falköping C	131	
Gånghester—Jönköping C	98	
Summa	615	
Boråssektion 2.		
Borås C—Värnamo	100	
Hillared—Axelfors	24	
Hestra—Reftele	36	
Halmstad—Nässjö	196	
Torup—Hyltebruk	12	
Vaggeryd—Jönköping H	35	
Falköping C—Nässjö	113	
Vartofta—Tidaholm	24	
Summa	540	
Växjösektion 1.		
Markaryd—Värnamo	92	smalspår
Värnamo—Karlskrona C	180	
Emmaboda—Nybro	27	
Nässjö—Kalmar	167	
Järnvägarna på Öland	153	
Summa	619	
Växjösektion 2.		
Hultsfred—Växjö	117	smalspår
Sävsjö—Målilla	80	»
Brittatorp—Oskarshamn	122	»
Fagerhult—Mönsterås	70	»
Berga—Kalmar C	77	»
Kalmar C—Torsås	40	»
Ljungbyholm—Påryd	19	»
Torsås—Gullberna	43	»
Karlskrona N—Kristianstad C	130	»
Bredåkra—Växjö	86	»
Karlshamn C—Halmstad Ö	193	»
Norråryd—Kvarnamåla	20	»
Olofström—Sandbäck	18	»
Sölvesborg—Hörviken	16	»
Summa	1 031	

Sektionen omfattar bandelarna	Längd i km	Anmärkning
Hälsingborgssektionen.		
Teckomatorp—Falkenberg	158	
Landskrona—Billesholm	26	
Hälsingborg F—Ängelholm	26	
Mölle—Åstorp	37	
Ramlösa—Hässleholm	74	
Ängelholm—Klippan—Eslöv	67	
Kärreberga—Markaryd	56	
Hässleholm—Veinge	72	
Summa	516	
Malmösektion 1.		
Nässjö—Malmö C—Trelleborg F	300	
Arlöv—Teckomatorp	28	
Lund C—Kävlinge—Landskrona	32	
Landskrona—Billeberga	11	
Eslöv—Hälsingborg C	50	
Malmö F—Köpenhamn	—	
Trelleborg F—Sassnitz	—	
Trelleborg F—Odra Port	—	
Summa	421	
Malmösektion 2.		
Älmhult—Sölvesborg	72	
Älmhult—Kristianstad C	70	
Hästveda—Karpalund	37	
Hässleholm—Åhus	47	
Kristianstad C—Eslöv	67	
Kristianstad C—Köpingebro	95	
Eslöv—Ystad	76	
Barsebäckshamn—Sjöbo	60	
Lund C—Trelleborg C	43	
Malmö C—Simrishamn	95	
Dalby—Bjärsjölagård	25	
Malmö V—Ystad	63	
Malmö V—Trelleborg—Rydsgård	69	
Vellinge—Falsterbo	17	
Börringe—Östratorp	22	
Summa	858	

48. 1945 års universitetsberedning. 4. Studenternas sociala ursprung, betyg i studentexamen, vidare utbildning, yrkesval m. m. Idun. 320 s. E.
49. Betänkande rörande hjälp åt egnahemsägare och bostadsrättshavare som drabbats av arbetslöshet. Beckman. 101 s. S.
50. Betänkande med förslag till löneroglering m. m. för lärarpersonalen vid statsunderstödda folkhögskolor och lantbruksundervisningsanstalter. Kihlström. 303 s. Fi.
51. Sjöfolkets arbetslöshet i utländsk hamn. Idun. 57 s. H.
52. Om inrättande av ett rättsvetenskapligt forskningsråd. P. M. utarbetad av inom Kungl. ecklesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. Idun. 26 s. E.
53. Betänkande med förslag till ordnande av den andliga vården vid sjukhusen. Idun. 234 s. E.
54. 1945 års universitetsberedning. 5. Examina och undervisning, universitetsstatistiken. Beckman. 387 s. E.
55. Utredning beträffande privata skolor för yrkesutbildning med förslag till bestämmelser om tillsyn. Hægström. 103 s. E.
56. Betänkande med förslag till förordning om ändring i vissa delar av Kungl. Maj:ts förordning den 27 juni 1927 (nr 321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags och solidariska bankbolags tillgångar m. m. Marcus. 87 s. Fi.
57. Utredning angående de handelspolitiska arbetsformerna m. m. Katalog och Tidskriftstryck. 87 s., 2 kartor. H.
58. Arbetstidsutredningens betänkande. Del 3. Flottningsarbetare. Marcus. 71 s. S.
59. Frivillig, förberedande yrkesutbildning för lant ungdom. Katalog och Tidskriftstryck. 96 s. Jo.
60. Betänkande med förslag till grunder för taxering av skogsmark och växande skog. Idun. 252 s. Fi.
61. Betänkande angående statens järnvägars organisation. Del. 2. Lokalförvaltningen och biltrafiken m. m. Katalog och Tidskriftstryck. 96 s. K.

Statens offentliga utredningar 1949

Systematisk förteckning

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

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvärd.

- Utredning med förslag om lösdriverlagens upphävande m. m. [4]
Kriminalvärd i frihet. Fångvärdstyrelsens utredning ang. skyddsarbetets organisation m. m. [6]
Betänkande ang. förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. [8]
Betänkande med förslag till lag om registrerade föreningar m. m. [17]
Betänkande med förslag till lag om sjömansskatt m. m. [27]
Betänkande med förslag till nya medborgarskapslagar för Danmark, Norge och Sverige. [45]
Betänkande med förslag till grunder för taxering av skogsmark och växande skog. [60]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

- Kommunallagskommitténs betänkande 2 med förslag till ändrade bestämmelser om ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. [24]

Statens och kommunernas finansväsen.

- 1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande ang. beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. [9]
Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande beskattningen av äkta makar. [47]
Betänkande med förslag till löneroglering m. m. för lärarpersonalen vid statsunderstödda folkhögskolor och lantbruksundervisningsanstalter. [50]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

- Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. [7]
Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. [12]
P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet. I anslutning till OEEC:s interimisrapport. [15]
1945 års skogshärbärgesutredningens betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. [19]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 9. Tiden juli 1947—juni 1948. [30]
Social upplysning. [31]
Utredningar i anslutning till 1949 års nationalbudget. [36]
Klientelet på arbetshemmen. En socialpsykologisk utredning om försumliga försörjare och störande understödsdagare. [37]
Betänkande rörande hjälp åt egnahemsägare och bostadsrättshavare som drabbats av arbetslöshet. [49]
Sjöfolkets arbetslöshet i utländsk hamn. [51]
Arbetsutredningens betänkande. Del 3. Flottningsarbetare. [58]

Hälso- och sjukvård.

- Betänkande om sinnesslövrården. [11]

Allmänt näringsväsen.

- Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras räkräftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. [10] 2: 3—4. Uppsala län och Södermanlands län. [29] 2: 1—2. Stockholms stad och Stockholms län. [42]
Betänkande med förslag till livsmedelsstadga m. m. [43]
Betänkande med förslag till vissa åtgärder till rationalisering av gat- och kantstensindustrin. [44]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

- Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. [1] Andra delen. Särskilda utredningar. [2] Tredje delen. Utlåtanden och förslag i vissa frågor. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

- Lagberedningens utlåtande angående lagstiftning om gräns mot allmänt vattenområde. [23]

Industri.

Handel och sjöfart.

- Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. [18]
Betänkande rörande avbetalnings- och förskottsköp m. m. [38]
Utredning angående de handelspolitiska arbetsformerna m. m. [57]

Kommunikationsväsen.

- Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. [5] Bilagor. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. [14]
Svensk hamnbyggnadspolitik. [21] En generalplan för rikets farleder och hamnar. [33]
Betänkande med förslag angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar. [34]
Betänkande ang. statens järnvägars organisation. 2. Lokalförvaltningen och biltrafiken m. m. [61]

Bank-, kredit- och penningväsen.

- 1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. [13]
Betänkande med förslag till förordning om ändring i vissa delar av Kungl. Maj:ts förordning den 27 juni 1927 (nr 321) om skatt vid utskiftning av aktiebolsags och solidariska bankbolsags tillgångar m. m. [56]

Försäkringsväsen.

- 1945 års försäkringsutredning. 1. Principbetänkande rörande försäkringsväsendet. [25] 2. Betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. [26]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- Dissertationskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. [20]
Folk- och skolbibliotek. Betänkande och förslag avgiven av folkbibliotekssakkunniga. [28]
Yrkesutbildning för varubud m. fl. [32]
Skolöverstyrelsens utlåtande över vissa av 1940 års skolutredningens betänkanden och 1946 års skolkommissions principbetänkande jämte sammanfattning av avgivna yttranden. [35]
Betänkande angående statens konstsamlingars organisation och lokalbehov. [39]
Betänkande med förslag angående förenklat rekvisitions- och granskningsförfarande beträffande viss statsbidrag till folkskoleväsendet. [40]
Betänkande och förslag angående studiehjälpverksamheten vid de allmänna läroverken m. fl. statliga och statsunderstödda läroanstalter. [41]
1945 års universitetsberedning. 4. Studenternas sociala ursprung, betyg i studentexamen, vidare utbildning yrkesval m. m. [48]
Om inrättande av ett rättsvetenskapligt forskningsråd. [52]
Betänkande med förslag till ordnande av den allmänna vården vid sjukhusen. [53]
1945 års universitetsberedning. 5. Examina och undervisning, universitetsstatistiken. [54]
Utredning beträffande privata skolor för yrkesutbildning med förslag till bestämmelser om tillsyn. [55]
Frivillig, förberedande yrkesutbildning för lantbruk. [59]

Försvarsväsen.

- Promemoria över preliminär utredning rörande befälrekryteringen inom försvaret. [16]
Betänkande rörande gallring av handlingar hos vissa av försvarets myndigheter. [22]
Betänkande med utredning i vissa värnpliktsfrågor. [46]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Stockholm 1949

Katalog och Tidskriftstryck