

Nr 303.

Av herr **Eriksson, Einar**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 236 har föreslagits en mycket omfattande utökning av löneställningen för högre befattningshavare i kungl. järnvägsstyrelsen samtidigt som ett flertal befattningshavare inom nämnda styrelse föreslagits att erhålla en högre ställning på tjänsteförteckningen, däribland sju stycken nu befintliga byråchefer, för vilka en ny befattning statsbanedirektörer skulle inrättas.

Undertecknad motionär har den uppfattningen, att en så avsevärd ändring av organisationen som den här föreslagna icke bör av riksdagen bifallas, med mindre än att skälen för densamma underkastas en verklig granskning.

Här bör då först kunna framhållas, att exempelvis frågan om åstadkommande av de s. k. statsbanedirektörerna sedan några år tillbaka varit föremål för övervägande samt att framställningar skett om att inrätta dessa nya befattningar. Likväl har frågan fått ligga till sig, beroende synbarligen därpå att ett flertal skäl torde kunna anföras mot åstadkommande av detta slags befattningar.

Ett sådant skäl torde bland annat vara, att man hyst betänkligheter mot *namnet* — detta erkännes även i den nu framlagda propositionen. Det förefaller nämligen, som om statsbanedirektör enligt vanligt svenskt språkbruk knappast bör kunna användas annat än för den, som är direktör för statsbanorna, men icke för ett flertal befattningshavare, vilka handlägga en viss detalj inom förvaltningen.

Men denna synpunkt har kanske mindre betydelse. En annan och i detta sammanhang viktigare synpunkt är den, att det verkar irrationellt att — såsom här föreslagits — bryta ut vissa detaljfrågor rörande förvaltningen och lösa dem, så att säga droppvis, utan att ha en verklig översikt av hela problemkomplexet. Så har emellertid nu beklagligtvis skett under flera år med början redan ett par år efter att 1938 års personalkommission fått sina förslag i stort sett genomförda från och med den 1 juli 1942. För varje år har därefter framlagts det ena förslaget efter det andra om delvisa omorganisationer och löneförändringar med avseende på den centrala statsbaneförvaltningen. Genom den nu föreliggande propositionen sker ytterligare ett fortsatt framåtskridande på denna linje. Här önskar undertecknad

visa en bättre och förnuftigare väg. Då verkliga skäl kunna anföras för en omorganisation eller omfördelning av arbetsuppgifterna eller för en högre löneställning för topparna inom förvaltningen bör en omfattande utredning härom på en gång och i ett sammanhang framläggas och ett genomtänkt förslag framföras berörande hela förvaltningen. Följer man den regeln kan frågan på ett naturligt sätt avgöras, och riksdagen behöver ej varje år bli besvärad med ständiga framställningar om löneomplaceringar för de högre befattningshavarna inom förvaltningen.

Vad här framhållits, bör särskilt kunna understrykas inför det förhållandet, att — enligt vad det ryktas — en utredning angående hela statsbaneförvaltningens organisation överväges. I detta sammanhang kan påminnas om att det vid innevarande riksdag föreligger tvenne likalydande motioner i kamrarna, vari denna fråga angående omorganisation av statsbaneförvaltningen behandlas (motionerna I: 128 och II: 222). Utan att på något sätt uttala någon anslutning till tankegången i nämnda motioner har detta faktum, att frågan om en omorganisation av statsbaneförvaltningen är föremål för övervägande inom olika kretsar, här ansetts böra framhållas såsom ett motiv för att iakttaga försiktighet, då det gäller att taga ställning till utökningstendenser sådana som dem, vilka framföras i den kungl. propositionen.

Nu kan möjligen invändas, att det i propositionen framlagda förslaget mera berör en lönefråga än en verklig omorganisationsfråga. Det är emellertid svårt att definitivt tillägna sig en sådan uppfattning. Lönefrågor och organisationsfrågor ha ofta ett intimt sammanhang med varandra. Här kan t. ex. säkerligen påstås, att framskapandet av de nya befattningarna — statsbanedirektörerna m. m. — icke blott kan betraktas som en lönefråga utan tvärtom som en åtgärd, varigenom nya befattningar inplaceras mellan de lägre instanserna och verkets högste chef — låt nu vara att befattningarna i stort sett redan existera fastän med en annan benämning.

Ett bifall till propositionen innebär införande av likhetslön för alla byråchefer i järnvägsstyrelsen. Det är ändock tveksamt huruvida en dylik ordning kan vara motiverad. Tveksamhet har knappast varit främmande för vederbörande, alldenstund förslag om uppflyttningar avlämnats etappvis; förlidet år uppflyttades cheferna på de viktigaste byråerna. Skulle någon uppflyttning nu ske, borde en sådan åtminstone begränsas att avse cheferna på ekonomi- och kanslibyråerna.

I propositionen anföres, att det finns ett annat synnerligen bärande argument för att inrätta de nya befattningarna med åtföljande högre löner, nämligen att statsbanorna få en allt större omfattning genom inköp av enskilda järnvägar samt att arbetet inom respektive avdelningar i järnvägsstyrelsen på grund härav utökas. Detta är i och för sig riktigt. Men

följden av denna utvidgning av verksamheten blir väl närmast att arbetsmängden ökar och endast i mindre grad att arbetet förutsätter högre kvalifikationer hos dem, som skola handlägga detsamma. I övrigt torde det också kunna påstås, att de, som komma att uppflyttas till de nya högre befattningarna, i allmänhet bliva samma befattningshavare som sitta i nuvarande befattningar. Någon strävan att till de nya, högre avlönade befattningarna förvärva sökande från annat håll torde icke ligga bakom tillskapandet av de nya befattningarna. Slutligen finnas givetvis möjligheter att behärska det förut omnämnda problemet med den ökade ansvällningen av ärenden genom att tillföra ny arbetskraft, särskilt i lägre grader. Och detta måste givetvis ske under alla förhållanden, även om propositionens förslag om de högre avlönade befattningarna kommer att bifallas. Ävenså kan i det sammanhanget framföras den synpunkten, att det icke torde vara omöjligt att i viss utsträckning minska tillströmningen av ärenden till järnvägsstyrelsen genom att låta en del mindre viktiga sådana avgöras i lägre instanser inom förvaltningen. Angående frågan om *decentraliseringen* av ärendenas avgörande till lägre organ inom statsförvaltningen har också riksdagen — som bekant — i dagarna begärt en utredning. Hela denna fråga faller även inom det område, som borde bli föremål för övervägande vid en omläggning av förvaltningen och arbetsmetoderna inom statens järnvägar.

Det ovan sagda har bland annat föranletts av en allt mera framträdande tveksamhet hos motionären, om vi ej i vårt land äro på väg fram mot en *överorganisation av statsförvaltningen*, då det gäller vissa områden av densamma. Som en sådan överorganisation torde kanske kunna betecknas de beslut, som år från år fattats rörande statsbaneförvaltningen, då t. ex. vissa befattningar närmast under verkschefen erhållit en tämligen hög placering med därmed följande löneställning. Men om vissa skäl på sin tid kunnat anföras för en sådan uppflyttning, följer icke därmed, att de befattningshavare, som det nu är fråga om, ovillkorligen också måste vinna en liknande placering med därmed följande löneplacering. Den löneplacering, som här avsedda befattningshavare redan nu åtnjuta, måste betraktas såsom god. Möjligheterna att inom järnvägsstyrelsen uppnå en befördran, som leder till en god löneplacering, äro också gynnsamma — antagligen bättre än inom andra centrala verk inom den statliga förvaltningen.

Slutligen må här sägas några ord om den fördel, som man tror sig uppnå genom tillskapandet av här nämnda befattningar, nämligen tidsbestämda förordnanden. På den punkten torde man emellertid kunna utgå ifrån att statsmakterna äga befogenhet att förklara, att vissa nu befintliga befattningar skola förändras till förordnandetjänster i samband med att ny befattningshavare utnämnes vid förutvarandes avgång.

Under hänvisning till vad härovan anförts hemställes alltså,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 236 måtte — under avvaktan av en eventuellt blivande omorganisation av statsbaneförvaltningen — avslå förslaget i propositionen i vad det gäller uppflyttandet av 7 byråchefer från A 30 till statsbanedirektörer i C 8 ävensom förslaget om uppflyttande av fyra förste byråingenjörer och två förste byråsekreterare från A 27 till byrådirektör i A 28 samt inrättandet av en byrådirektörsbefattning i A 28.

Stockholm den 14 maj 1947.

Einar Eriksson.
