

Nr 473.

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

Förslag syftande till en förstärkt ekonomiledning vid statens järnvägar ha under det senaste decenniet framförts vid upprepade tillfällen. Sålunda ha förslag i sådant syfte framlagts av besparingsberedningens järnvägssakkunniga år 1944, 1944 års trafikutredning år 1947, 1947 års järnvägsutredning år 1948 och nu senast av 1942 års järnvägskostnadsutredning (SOU 1949: 5).

Järnvägskostnadsutredningen, som tillsattes år 1942 efter framställning av järnvägsrådet, har liksom övriga nu nämnda kommittéer understrukit vikten av att landets ojämförligt största företag, numera med en årlig omsättning av i runt tal 800 milj. kronor och cirka 65 000 anställda, förvaltas och ledes efter affärsmässiga principer. För att möjliggöra en sådan affärsmässig utformning av företagspolitiken vid statens järnvägar är det, framhåller kostnadsutredningen, nödvändigt med *dels* en järnvägsekonomisk forskning, i stånd att lämna de för en rationell företagspolitik nödvändiga kunskaperna om trafikens struktur och utvecklingstendenser samt om produktions- och kostnadsförhållandena inom företaget, *dels* en allmän järnvägsekonomisk planering, syftande mot en på detta kunskapsmaterial grundad rationell utformning av företagets investerings-, produktions- och prispolitik. De allmänna principerna och metoderna för de kostnadsberäkningar, lönsamhetskalkyler och resultatredovisningar, som utgöra ett bas-element för den järnvägsekonomiska planeringen, ha närmare behandlats i kostnadsutredningens betänkande. Utredningen framhåller, att denna ekonomiska forskning och planering och dessa olika slag av ekonomiska kalkyler, vilka obestriddligen äro av grundläggande betydelse för statens järnvägars ekonomi, för sin lösning fordra en sådan överblick över järnvägsekonomiens problem, ett sådant mått av ekonomisk fackkunskap och en sådan arbetsspecialisering, att ett tillfredsställande resultat icke kan förväntas annat än genom ett för ändamålet uppbyggt särskilt organ inom järnvägsstyrelsen. Det synes nämligen icke tänkbart, framhåller utredningen vidare, att de på administrativa, kamerala eller tekniska problem specialiserade fackbyråerna inom styrelsen skulle kunna vara inriktade på samt finna tid till att utöver sina ordinarie arbetsuppgifter också svara

för erforderlig allmän järnvägsekonomisk forskning och planering, detta bl. a. med hänsyn till det nyss antydda behovet av specialutbildning och arbetsspecialisering. Härtill kommer att de ekonomiska problemkomplexen vanligen beröra ett flertal av järnvägens olika funktioner och tjänsteställen, varför de icke utan olägenhet kunna isolerat behandlas inom de olika fackbyråerna med dessas uppspaltning av arbetsuppgifterna efter andra linjer, än vad som motsvarar de skilda ekonomiska problemens influensområden. Utredningen föreslår därför, att för dessa arbetsuppgifter inrättas en ny byrå inom järnvägsstyrelsen.

Kostnadsutredningens förslag i vad avser inrättande av ett särskilt tjänsteställe och en byråchefstjänst för dessa ekonomiska utrednings-, samordnings- och planeringsfrågor inom järnvägsstyrelsen har tillstyrkts av samtliga hörda remissinstanser. *Handelskamrarnas nämnd* framhåller särskilt, att denna nya byrå skulle bl. a. ha att i *praktiken* omsätta de mera allmänna, teoretiska riktlinjer för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar, som föreslagits av kostnadsutredningen. Nämnden understryker vidare »med all styrka . . . vikten av att man *snart* kommer från ord till handling i fråga om de kostnads kalkyler och det kunskapsmaterial, som utredningens förslag åsyftar. Det är angeläget även för näringslivet, att sådana kalkyler bli uppgjorda och tillgängliga för insyn.» *Ingeniörsvetenskapsakademien* anser förslaget om den särskilda byrån »vara starkt motiverat med hänsyn till statens järnvägars stora omsättning». *Järnvägsrådets arbetsutskott* framhåller, att ett fast teoretiskt fundament erhållits för statens järnvägars kostnadsberäkningar genom kostnadsutredningens förslag. »Allt kommer dock enligt utskottets mening an på *metodernas tillämpning i praktiken*.» Utskottet anser det därför vara angeläget, att en särskild byrå inrättas inom järnvägsstyrelsen för här ifrågavarande arbetsuppgifter. *Landsorganisationen* ansluter sig till förslaget om en ny byrå »med hänsyn till statens järnvägars stora allmänekonomiska betydelse och den vikt, som måste fästas vid den ekonomiska bedömningen av olika alternativa åtgärder såväl från företagsledningens som från statsmakternas sida». *Riksräkenskapsverket* understryker vikten av fortlöpande och tillförlitliga ekonomiska kalkyler och delar kostnadsutredningens uppfattning om betydelsen av järnvägs-ekonomisk forskning och planering samt finner förslaget om en särskild byrå för dessa arbetsuppgifter väl motiverat. *Statskontoret* liksom *statens järnvägars överrevisorer* och *statens organisationsnämnd* anse det rationellt, att de järnvägsekonomiska utrednings- och planeringsuppgifterna anförtros åt en särskild byrå inom styrelsen. *Sveriges industriförbund* tillstyrker samtliga av kostnadsutredningen framförda förslag och framhåller samtidigt, att betydande svårigheter kvarstå vid den praktiska tillämpningen av de fastslagna kostnadsprinciperna. *Järnvägsstyrelsen* konstaterar, att en ändring i styrelsens organisation är påkallad i syfte att åstadkomma

ett förbättrat underlag för den ekonomiska bedömningen av olika spörsmål, och ansluter sig i princip till kostnadsutredningens förslag.

Frågan om förstärkt ekonomiledning vid statens järnvägar har också behandlats av 1947 års järnvägsutredning (SOU 1948:13), vilken enligt direktiven borde ägna denna fråga uppmärksamhet. Järnvägsutredningen har ansett det vara utomordentligt viktigt, att verkschefen till sitt förfogande har en i järnvägsekonomiska frågor sakkunnig tjänsteman med tjänste- och löneställning som byråchef. Denne bör enligt utredningen biträda med de undersökningar, som äro nödvändiga för planeringen av de företagsmässiga åtgärderna på längre sikt beträffande såväl investerings- som prispolitiken samt prestationspolitiken i fråga om tidtabellsstandard, vagnstandard och trafikstandard i övrigt. Han bör alltså enligt järnvägsutredningen närmast under generaldirektören svara för den ekonomiska samordningen och vidare handha de undersökningar och utredningar, som avse förhållandet till andra samfärdselmedel.

Under framhållande av att det är angeläget, att denna organisationsändring, vilken enligt styrelsens mening kan ske utan föregripande av en allmän omorganisation av järnvägsstyrelsen, icke längre uppskjutes, har järnvägsstyrelsen i framställning till Kungl. Maj:t den 9 februari 1950 angående inrättande av högre befattningar vid statens järnvägar hemställt, att en byråchefstjänst för en ny byrå, benämnd utredningsbyrån, inrättas i järnvägsstyrelsen fr. o. m. 1 juli 1950. I Kungl. Maj:ts proposition nr 194/1950 har emellertid denna byråchefstjänst avstyrkts av föredragande departementschefen.

Från statsmakternas sida har vid flerfaldiga tillfällen, bl. a. i samband med revisioner av statens järnvägars taxa, understrukits statens järnvägars egenskap av affärsföretag. Likaledes har från järnvägsstyrelsens sida sedan länge hävdats, att förvaltningen av statsbanorna bör ske efter affärsmässiga principer. För statens järnvägars ledning är det därför av utomordentlig betydelse att åstadkomma en sådan hushållning med tillgängliga resurser i fråga om personal och material samt anslag för investeringar, att en tillfredsställande relation erhålles mellan å ena sidan trafikprestationer och intäkter och å andra sidan kostnaderna för statens järnvägar. Även om den slutliga bedömningen av en del av de företagsmässiga åtgärderna i praktiken ofta kommer att påverkas också av näringspolitiska och trafikpolitiska hänsyn, är det dock av stor vikt, att företagsledningen har klart för sig, om och i vad mån åtgärder av olika slag kunna anses företagsekonomiskt berättigade.

En sådan affärsmässig förvaltning av statsbaneföretaget är icke möjlig utan tillförlitliga och effektiva kostnadsberäkningar och lönsamhetskalkyler av olika slag. Vi vilja i likhet med bl. a. statens järnvägars överrevisorer understryka den betydelse kostnadsberäkningarna ha för taxesättning,

investeringspolitik, rationaliseringsarbete och driftkontroll liksom värdet av att företagsledningen genom studiet av olika tänkbara alternativ får ökad kunskap om vilka dispositioner, som kunna behöva vidtagas med de tillgängliga resurserna, och vilken struktur företaget i olika avseenden bör äga.

Järnvägskostnadsutredningen har framlagt förslag beträffande de allmänna, mera teoretiska riktlinjerna för statsbaneföretagets kalkyler för taxeändamål, rationalisering, driftkontroll och resultatredovisning. Den föreslagna utredningsbyrån inom järnvägsstyrelsen skulle bl. a. ha att omsätta dessa teoretiska riktlinjer i praktiska kalkyler. På taxeorrådet gäller det härvid bl. a. för hela taxepolitiken grundläggande kalkyler beträffande järnvägsföretagets kostnader för transport av personer och gods under olika förutsättningar och beträffande frågan, huruvida olika trafikslag eller trafiken på skilda bandelar kunna anses täcka sina kostnader eller vara subventionerade av annan trafik. Frågan om den relativa lönsamheten av olika trafikslag hos statens järnvägar, t. ex. persontrafik, förortstrafik, stycke- och godstrafik, vagnslasttrafik, liksom av trafiken på skilda bandelar har länge diskuterats, och meningarna ha varit synnerligen delade, vilket främst torde få tillskrivas det förhållandet, att några tillförlitliga kalkyler i dessa frågor icke funnits att tillgå. Icke minst för det nu påbörjade taxerevisionsarbetet inom 1948 års järnvägstaxekommitté har behovet av de olika slag av ekonomiska kalkyler, som föreslagits av kostnadsutredningen, omedelbar aktualitet.

Det är, som framhållits av statens järnvägars överrevisorer, också många andra järnvägsekonomiska och trafikpolitiska problem, som nu äro aktuella och för vilkas lösning det är angeläget att känna till hur det stora statliga järnvägsföretagets ekonomi påverkas vid olika alternativt möjliga lösningar. Hit höra bl. a. konkurrensproblemet järnväg—bil—sjöfart, trafikfrågorna för Norrland och problemet med de trafiksvaga järnvägslinjerna. För en rationell lösning av dessa frågor är det nödvändigt att ha tillförlitliga uppgifter om järnvägsföretagets transportkostnader, särskilt som statsbanetaxan anses ha »normerande» betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och därigenom också betydelse för upprätthållande av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem.

Undertecknade finna det nödvändigt, att järnvägsstyrelsen nu erhåller ett effektivt organ för handhavande av alla här omnämnda arbetsuppgifter, och vi vilja därför föreslå, att det förslag om inrättande för detta ändamål av en byråchefstjänst i järnvägsstyrelsen, som framförts av ovannämnda kommittéer och tillstyrkts av järnvägsstyrelsen och övriga remissinstanser, nu vinner bifall. Detta bör kunna ske så mycket hellre som tjänstens inrättande enligt järnvägsstyrelsen icke föregriper en eventuell allmän omorganisation av styrelsen.

Under hänvisning till vad här ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 194 måtte besluta om inrättande från och med den 1 juli 1950 av en byråchefstjänst i Ca 33, avsedd för en utredningsbyrå inom järnvägsstyrelsen.

Stockholm den 19 april 1950.

Ernst Wehtje.

Folke Petré.

L. Tjällgren.

L. Franzon.