

## Nr 8.

### *Andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande över motion angående lantbrevbäringens ordnande.*

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 52, har herr *Svensson* i Vä m. fl. hemställt, att riksdagen måtte uttala, att färdstättet för brevbarare på lantbrevbäringslinjerna måtte anordnas i huvudsaklig överensstämmelse med vad angivits i motionen.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från generalpoststyrelsen, varjämte Svenska postmannaförbundet och Svenska landskommunernas förbund lämnats tillfälle att inkomma med yttrande. Landskommunernas förbund har icke begagnat sig därav. De inkomna yttrandena utmyнна i ett avstyrkande av motionen.

Generalpoststyrelsen anför i huvudsak följande:

De avlöningsbestämmelser, som sedan den 1 juli 1947 gälla beträffande lantbrevbarare och lådbrevbarare, utgöra resultatet av ingående undersökningar av lantbrevbärarnas arbetsförhållanden och förhandlingar med postmannaförbundet. På grundval av alla de faktorer, som mera nämnvärt kunna påverka arbetstiden, fastställes nu en medelarbetstid per tur, efter vilken lönen beräknas. Lantbrevbarare med minst 185 timmars arbetstid per månad erhåller, efter värderörelsens omfattning, samma lön som en tjänsteman i lönegrad Ca 9 eller 10. Lantbrevbarare med kortare arbetstid erhåller en lön i förhållande till arbetstiden, därvid lönen per timma i regel är något högre vid deltidstjänst än vid heltidsarbete. Utöver lön och i vissa fall felräkningspenningar erhåller lantbrevbäraren i förekommande fall cykelersättning, båtersättning eller åkdonslega, vilken sistnämnda ersättning är så beräknad, att den i stort sett skall täcka lantbrevbärarens såväl fasta som rörliga utgifter för hållande av motorforden (häst och åkdon). Lantbrevbärarna äro dessutom tillförsäkrade vissa sociala förmåner, som semester- och sjukersättning, varjämte lantbrevbarare med viss minimiarbetstid med stöd av kungl. kungörelsen med föreskrifter angående pensionering av viss arbetspersonal i statens tjänst (SFS nr 490/1947) kunna tillerkännas pension, vars storlek står i relation till arbetstiden.

Vid utgången av år 1948 fanns inom landet 528 lantbrevbäringslinjer, där utdelningen fullgjordes med användande av motorfordon eller häst och åkdon. På 2 416 linjer fullgjordes lantbrevbäringen av cyklande eller gående bud. Vid slutet av andra världskriget hade antalet åkande lantbrevbarare minskat till 413, medan antalet cyklande och gående lantbrevbarare ökat till 2 513. Efter krigets slut har en viss om än ganska begränsad återgång

skett till motordrift på en del förutvarande bil- och motorcykellinjer. F. n. finns inom landet ca 775 motoriserade linjer och drygt 2 100 gång- och cykellinjer. Siffrorna visa, att utvecklingen numera klart tenderar till en ökad motorisering av landsbygdens postlinjer.

Som allmän regel gäller, att cykling är det lämpligaste färdssättet på korta linjer, där tidsvinsten genom användande av motorfordon blir alltför obetydlig för att motivera motorisering. Samma är förhållandet, om linjen är tätbebyggd, så att avlämningsställena ligga tätt och därigenom förhindra ett rationellt utnyttjande av kapaciteten hos ett motorfordon. På längre linjer, särskilt sådana med gles bebyggelse, är motorcykeln ett lämpligt fortskaffningsmedel. Även på kortare linjer med stor procent returkörning eller backiga vägar kan lantbrevbäringen mången gång med fördel fullgöras med användande av motorcykel. På mycket långa linjer slutligen eller linjer med stor postmängd blir bilen i regel det fordon, som måste användas.

Verkställda beräkningar utvisa, att billantbrevbäring nästan utan undantag ställer sig avsevärt dyrare än andra former av lantbrevbäring. Den vanliga motorcykeln, som ger kort arbetstid och förhållandevis låg åkdonskostnad, blir i regel billigast, tätt följd av lättviktsmotorcykeln. Sett ur kostnadssynpunkt har postverket all anledning att reglera det stora flertalet lantbrevbäringslinjer efter motorcykelåkning samt förorda bil eller cykel endast i de fall, då postens mängd eller vägens längd eller beskaffenhet gör detta nödvändigt. Inom postverket ha också övervägts möjligheterna att i ännu större utsträckning än f. n. övergå till motorcykelåkning på lantbrevbäringslinjerna. Därigenom kan allmänhetens önskemål om snabbare postutdelning tillgodoses, samtidigt som kostnaderna för lantbrevbäringen kunna nedbringas. Motorisering i snabbare takt än som f. n. sker har emellertid av flera skäl icke varit möjlig.

I de flesta fall synes lantbrevbärarnas ovilja mot övergång från cykel- till motorcykelåkning bero på att lönen genom den kortare tjänstgöringstiden vid motorcykelåkning kan sjunka ganska avsevärt. En avkortning av tjänstgöringstiden kan dessutom medföra en icke ringa reducering av semesteren, ersättningen under sjukdom och — i sinom tid — pensionen. Särskilt de icke så få lantbrevbärare, som äro hänvisade till att existera på ett deltidsarbete som lantbrevbärare utan möjlighet att erhålla annat arbete på platsen, måste givetvis med oro se en förändring, som medför en reducering av deras inkomster.

I ett antal fall på senare tid har inträffat, att lantbrevbärare på cykel- linje skaffat sig motorcykel, varigenom han avsett att med bibehållande av den högre ersättningen nedbringa arbetstiden på linjen. Han skulle därigenom få tid över till »produktivt arbete inom jordbruket eller hantverket eller annan näringsgren». Häremot är i och för sig icke något att erinra, men det är knappast riktigt att tid, som lantbrevbäraren använder till pro-

duktivt och förmodligen lönsamt arbete på annat håll, skall berättiga till lön, sjukavlönning, semester och pension från postverket, allra minst som postverket, vilket inträffat, tidigare velat reglera färd sättet på linjen till motorcykelåkning men avstått från att göra detta för att lantbrevbäraren av en eller annan anledning icke velat övergå till detta färd sätt. Om postverket går med på att t. ex. en cyklande lantbrevbärare, om han så önskar, får, med oförändrad ersättning, åka motorcykel, torde frågan om ersättning till de nära 500 motorcykelåkande lantbrevbärare i landet, som redan ha arbetstid och ersättning fastställd efter motorcykelåkning, få upptagas till omprövning. Servicen på lantbrevbäringslinjerna och dessas organisation är av stor betydelse för landsbygdens postförhållanden. Styrelsen kan därför icke tillstyrka en återgång till ett slags ackordsåtagande, som skulle medföra, att färd sättet och därmed i många fall även servicen på lantbrevbäringslinjerna blir beroende av den enskilde lantbrevbäraren. Vid täta ombyten av lantbrevbärare på linjerna skulle då kunna inträffa, att färd sättet skiftade lika ofta som lantbrevbärarna.

I motionen har ifrågasatts »om det kan vara riktigt och rimligt att söka göra hela lantbrevbärarkåren till en heltidsanställd tjänstemannakår». Det är förståeligt, om en stor del av lantbrevbärarna själva önska en sådan utveckling med tanke på den större trygghet och de bättre anställnings- och avlöningsförhållanden, som följa med en sådan anställning. För styrelsens del är heltidsanställning såtillvida att föredraga som kostnaderna därigenom kunna hållas på en lägre nivå. Kostnaden för en heltidsanställd befattningshavare blir nämligen i regel proportionsvis lägre än för flera deltidanställda, oaktat att den heltidsanställda erhåller bättre sociala förmåner. Heltidsanställning innebär dessutom en avgjord fördel, då det gäller att anskaffa såväl ordinarie som vikarierande lantbrevbärare. Det ligger emellertid i sakens natur, att en mycket stor del av lantbrevbärarsysslorna alltid måste förbli deltidssysslor, och någon ändring av detta förhållande eftersträvar styrelsen icke, helst som deltidanställningen i många fall ställer sig förmånlig för både allmänheten, lantbrevbäraren och postverket. — I anledning av vissa uppgifter i motionen anser sig styrelsen böra erinra om att någon framställning från postmannaförbundet att flertalet lantbrevbärare skulle använda vanlig tramcykel i sitt arbete icke gjorts. Den skulle givetvis icke ha kunnat föranleda någon åtgärd från styrelsens sida.

Övergång från tramcykel till lättviktsmotorcykel medför icke någon omedelbar förbättring av paketdistributionen, eftersom samma viktbegränsning för paket (1½ kg) gäller i båda fallen. För vanlig motorcykel finnas däremot inga viktinskränkningar. I fråga om cyklande och lättviktsåkande lantbrevbärarens skyldighet att utdela paket pågår emellertid f. n. en utredning inom styrelsen; såvitt nu kan bedömas, torde en viss höjning av maxivikten icke vara utesluten, varigenom de tillfällen, då korrespondenterna

längs en lantbrevbäringslinje själva måste avhämta sina paket på postanstalt, torde bli mindre vanliga.

Den av motionärerna omnämnda möjligheten för en cyklande lantbrevbärare att vid särskilt svåra väg- och väderleksförhållanden på postverkets bekostnad använda bil för postbefordringen har ringa ekonomisk betydelse och bortfaller icke i och med att färd sättet ändras till lättviktsåkning. Dylik ersättning medges nämligen även till lättviktsåkande lantbrevbärare, i enskilda fall också till lantbrevbärare, som använder vanlig motorecykel.

Styrelsen anser sig sammanfattningsvis böra framhålla följande. Sedan några år tillbaka pågår en motorisering av lantbrevbäringslinjerna. En dylik utveckling är tidsenlig och medför i vissa avseenden betydande fördelar. Motoriseringen kan emellertid icke genomföras i full utsträckning omedelbart och på en gång utan detta måste ske successivt. Lokala eller personliga förhållanden, kostnadsskäl, kravet på viss enhetlighet etc. kan verka fördröjande på densamma. Motoriseringen fortskrider emellertid det oaktat relativt snabbt, och så småningom torde som cykellinjer endast komma att kvarstå sådana linjer, som icke lämpa sig för motorisering. Detta innebär bl. a., att styrelsen efter hand på samtliga lantbrevbäringslinjer fastställer det snabbaste färd sätt, som är möjligt med hänsyn till linjens längd, postmängd, kostnader m. m. Därigenom kommer det av motionärerna upptagna spörsmålet att så småningom förlora sin aktualitet.

Beträffande de av motionärerna berörda frågorna om indragning av mindre poststationer, sammanslagning av lantbrevbäringslinjer samt postförhållandena i allmänhet på landsbygden hänvisar styrelsen till sitt yttrande över de vid 1950 års riksdag väckta motionerna I: 22 och II: 27, vilket yttrande finnes intaget som bilaga till statsutskottets utlåtande nr 215.

Postmannaförbundet anför i huvudsak följande:

Någon framställning av det innehåll, som påtalats i motionen, har förbundet icke avlåtit till generalpoststyrelsen. Lantbrevbärarnas arbetstids- och avlöningsförhållanden regleras genom avtal, som träffas mellan styrelsen och förbundet, varför riksdagen icke kan utfärda några direktiv i detta avseende. Enär det är arbetstiden som skall ersättas, ha förbundets strävanden inriktats på att få fram en riktig mätare på lantbrevbärarnas prestationer i tid. Lantbrevbärarna ha fördelats i två huvudgrupper, nämligen T-gruppen, för vilken detta arbete icke ansetts utgöra huvudsaklig sysselsättning och förvärvskälla, d. v. s. uppgår till minst 104 timmar per månad, och den andra gruppen, som har en arbetstid överstigande 104 timmar. Den sistnämnda gruppen hade sedan uppdelats i fem med tidsintervaller på 20 timmar så anpassade, att den som tillhör den högsta gruppen, d. v. s. har en arbetstid av 185—208 timmar per månad, äger uppbära samma lön som en brev bärare i 9 lönegraden eller, om antalet värdeförmedlingar per tur utgör 9 % av antalet hushåll, samma lön som postiljon i Ca 10.

Motionärerna åsyfta, att lantbrevbäringen skall regleras som om vederbörande använt cykel men få fullgöras med användande av det färd sätt som lantbrevbärarna själva önska begagna. Lantbrevbärarna ha vid såväl möten som avtalskonferenser framhållit, att såväl motorcykel som lättviktsmotorcykel böra slopas som färdmedel, emedan dessa fordon äro hälsovådliga. Vidare har av dem framhållits bl. a., att arbetet är tidsödande, enär posten måste placeras bak på cykeln. Lantbrevbäraren blir dessutom mindre rörlig, enär klädseln måste vara varm för att kunna skydda mot drag. Det har även ifrågasatts, huruvida en trafikförsäkring kan komma att gälla vid eventuell skada, som åsamkas annan person eller egendom, därest det kan ledas i bevis, att postmängden varit till hinders för fordonets manövrering. Sistnämnda fråga är föremål för utredning inom förbundet och kan förmodas äga visst samband med de skärpta bestämmelser, som i proposition nr 30/1951 föreslagits beträffande motorcykel, i vilken proposition bl. a. ifrågasatts, att begreppet motorcykel skulle slopas. Förbundet har på grund därav hos generalpoststyrelsen begärt att en lämplig biltyp skall införas. Om så sker, komma så småningom att finnas endast bil- och cykelåkande lantbrevbärare.

Lantbrevbärarna kunna genom företagsnämnderna öva visst inflytande på frågan om det färd sätt, som kan anses mest lämpligt. Postverket torde också endast i undantagsfall ha motsatt sig lantbrevbärarnas propåer i dylika fall. Härtill kommer, att avtalet alltjämt garanterar de lantbrevbärare, som enligt de nya ersättningsgrunderna skulle ha uppburit lägre ersättning, rätt att bibehålla den gamla ersättningen, s. k. personlig lönefyllnad.

Lantbrevbärrutredningen, som börjat sitt arbete under år 1946, har funnit, att lantbrevbäringen på normalt bebyggda linjer som regel bör utföras med cykel. Införandet av ett särskilt tidsmoment för värdeförmedling och högre lönegradsplacering, därest antalet värdeförsändelser uppgår till 9 % av antalet hushåll, har visat, att lantbrevbäringen numera fullgöres på ett riktigt sätt, vilket icke varit fallet tidigare. Det är sålunda obestridligt, att den del av landsbygdens befolkning, som betjänas genom lantbrevbäringen, i motsats till städernas och de större samhällenas, är bättre lottad, enär denna befolkning får samtliga postärenden uträttade utan att behöva uppsöka någon postlokal. Denna omständighet bör mer än väl uppväga nackdelen av en viss försening av själva nyhetsförmedlingen.

Postverkets och förbundets strävanden ha gått hand i hand, då det gällt att bereda så många lantbrevbärare som möjligt, oavsett färd sätt, full systerställning i postverkets tjänst. Detta är så mycket angelägnare, som det för staten blir billigare och för den enskilde lantbrevbäraren tryggare. I den mån en sammanslagning av linjer är möjlig, torde därigenom även viss arbetskraft komma att frigöras.

Utskottet. Såsom av generalpoststyrelsens yttrande framgår pågår en successiv motorisering av lantbrevbäringslinjerna. De lokala förhållandena måste därvid vara avgörande för vilket färd sätt, som lämpligen bör förekomma, så att allmänheten betjänas på bästa möjliga sätt. Avsikten är, att styrelsen efter hand på samtliga linjer skall fastställa det snabbaste färd sätt, som är möjligt med hänsyn till linjens längd, postmängd, kostnader m. m.

I fråga om den i motionen ifrågasatta övergången till ackordsåtagande vid postbefordringen på lantbrevbäringslinjerna anför styrelsen, att detta skulle medföra, att färd sättet och därmed i många fall även servicen skulle bli beroende av den enskilde lantbrevbäraren, varför styrelsen icke kan tillstyrka en sådan övergång.

Beträffande motionärernas erinringar mot indragning av mindre postanstalter och sammanslagning av lantbrevbäringslinjer hänvisar generalpoststyrelsen till sitt yttrande över vid 1950 års riksdag väckta motioner rörande de postala förhållandena på landsbygden. Av detta framgår att indragning av poststationer endast sker efter omsorgsfull prövning och inhämtande av yttranden från bl. a. kommunala myndigheter samt att sammanslagning av lantbrevbäringslinjer ofta motiveras av svårigheterna att få personal för alltför korta linjer.

Utskottet vill framhålla, att i den mån ersättningen till lantbrevbärarna kan bli beroende av färd sättet på de olika linjerna detta är en avtalsfråga som får lösas på vanligt sätt efter förhandlingar parterna emellan.

Utskottet delar givetvis uppfattningen, att postbefordringen på landsbygden bör göras så bekväm som möjligt för allmänheten. Då utskottet förutsätter, att generalpoststyrelsen fortlöpande följer dessa frågor och gör vad som kan anses ekonomiskt och tekniskt försvarbart för att förbättra servicen, anser sig utskottet icke kunna tillstyrka motionen utan får hemställa,

att motion II: 52 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 mars 1951.

På utskottets vägnar:  
PATRIK SVENSSON.

Närvarande: herrar Svensson i Alingsås, Gustafson i Göteborg, Gustafson i Bogla, Pettersson i Ersbacken, Christenson i Malmö\*, Ohlsson i Kastlösa, fröken Ager, herrar Brandt, Hansson i Skegrie, Forsberg, Braconier, Jönsson i Rosshol, fru Svedberg, herrar Gavelin\*, Allard\*, Engkvist, fröken Vinge, herrar Bengtsson och Nestrup\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.