

### Nr 3.

*Första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående lantbrevbärings ordnande.*

I en inom första kammaren väckt, till dess allmänna beredningsutskott hänvisad motion, nr 36, ha herrar *Andersson, Gustav Emil*, och *Bengtson* hemställt, att riksdagen måtte uttala, att färd sättet för brev bärare på lantbrevbäringslinjerna måtte anordnas i huvudsaklig överensstämmelse med i motionen framförda synpunkter.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har tagit del av yttranden från generalpoststyrelsen och Svenska postmannaförbundet över en inom andra kammaren väckt likalydande motion, nr 52. Svenska landskommunernas förbund har beretts tillfälle inkomma med yttrande över motionen men har icke begagnat sig därav.

*Generalpoststyrelsen* anför i huvudsak följande.

Lantbrevbärning inrättades i Sverige år 1877. Ersättningen till lantbrevbärarna grundade sig intill år 1918 på entreprenadsystemet. Efter denna tid tillämpades ett system med minimitimlöner. Efter överläggningar med lantbrevbärarnas fackorganisation och Postmannaförbundet tillkommo fr. o. m. 1925 »Allmänna grunder för reglering av ersättningen till lant- och lådbrevbärare», vilka inneburo, att ersättningen fastställdes till visst belopp per kilometer av linjens längd med tillägg för s. k. för- och efterarbete. Fr. o. m. den 1 januari 1931 infördes reglerad ersättning även för åkande lantbrevbärare, vilken uppdelades i personlig ersättning samt ersättning för hållande av åkdon, åkdönslega. Efter hand som lantbrevbärarna mera allmänt började att skaffa sig cyklar påverkades arbetstiden på ett helt annat sätt än tidigare av postmängd, vägförhållanden, antal avlämningsställen etc. Vid en undersökning åren 1946—1947 av lantbrevbärarnas arbets- och ersättningsförhållanden fastslogs bl. a., att timlönen på grund av olikheter på linjerna kunde variera avsevärt. Då detta lönesystem helt naturligt utsattes för kritik, blevo för tillämpning fr. o. m. den 1 juli 1947 utarbetade nya »Allmänna grunder för reglering av ersättningen till lantbrevbärare och lådbrevbärare». Dessa grunder, som utgjorde resultatet av ingående undersökningar av lantbrevbärarnas arbetsförhållanden och av förhandlingar med Postmannaförbundet, medförde en genomgripande förändring av det dåvarande lönesystemet. På grundval av alla de faktorer, som mera nämnvärt kunde påverka arbetstiden, fastställdes en medelarbetstid per tur, efter vilken lönen beräknades. Lantbrevbärare med minst 185

timmars arbetstid per månad erhåller, efter värderörelsens omfattning, samma lön som en tjänsteman i lönegrad Ca 9 eller 10. Lantbrevbärare med kortare arbetstid erhåller en lön i förhållande till arbetstiden, därvid lönen per timme 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 motorfordon (häst och åkdon). Lantbrevbärarna äro dessutom tillförsäkrade vissa sociala förmåner, som semester- och sjukersättning, varjämte lantbrevbärare med viss minimiarbetstid (SFS nr 490/1947) kunna tillerkännas pension, vars storlek står i relation till arbetstiden.

Vid utgången av år 1948 funnos inom landet 528 lantbrevbäringslinjer, där utdelningen fullgjordes med användande av motorfordon eller häst och åkdon. På 2 416 linjer fullgjordes lantbrevbärningen av cyklande eller gående bud. Vid slutet av andra världskriget hade antalet åkande lantbrevbärare minskat till 413, medan antalet cyklande och gående lantbrevbärare ökat till 2 513. Efter krigets slut hade en viss om än ganska begränsad återgång skett till motordrift på en del förutvarande bil- och motorcykellinjer. F. n. finnas inom landet ca 775 motoriserade linjer och drygt 2 100 gång- och cykellinjer. Siffrorna visa en klar tendens till ökad motorisering av landsbygdens postlinjer.

Som allmän regel gäller, att cykling är det lämpligaste färd sättet på korta linjer, där tidsvinsten genom användande av motorfordon blir alltför obetydlig för att motivera motorisering. Samma är förhållandet om linjen är tätbebyggd. På längre linjer, särskilt vid gles bebyggelse, är motorcykeln ett lämpligt fortskaffningsmedel. Även på kortare linjer med stor procent returkörning eller backiga vägar kan lantbrevbärningen 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 ha utvisat, att billantbrevbärning nästan utan undantag ställer sig avsevärt dyrare än andra former av lantbrevbärning. Motorcykeln, som ger kort arbetstid och förhållandevis låg åkdonskostnad, blir i regel billigast, tätt följd av lättviktsmotorcykeln. Sett ur kostnadsynpunkt har postverket all anledning att reglera det stora flertalet lantbrevbäringslinjer efter motorcykelåkning och att 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 skulle allmänhetens önskemål om snabbare postutdelning kunna tillgodoses, samtidigt som kostnaderna för lantbrev-

bäringen kunde 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 semester, ersättningen under sjukdom och — i sinom tid — pensionen. Särskilt de icke så få lantbrevbärare, som äro hänvisade till att existera på ett deltidarbete 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 cykellinje 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 torde knappast vara riktigt att tid, som lantbrevbäraren använder till produktivt och förmodligen lönsamt arbete på annat håll, skall berättiga till lön, sjukavlönning, semester och pension från postverket, allra minst om 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 ginge med på att t. ex. en cyklande lantbrevbärare, om han så önskade, finge, 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 bleve 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 torde vara fullt 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 för-

måner. 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 lantbrevbärarysslorna alltid måste förbli deltidssysslor, och någon ändring av detta förhållande eftersträvar styrelsen icke, helst som deltidspanställningen 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 trampeykel i sitt arbete, icke gjorts. Den skulle givetvis icke ha kunnat föranleda någon åtgärd från styrelsens sida.

Övergång från trampeykel till lättviktsmotorcykel medför icke någon omedelbar förbättring av paketdistributionen, eftersom samma viktbe-gränsning för paket ( $1\frac{1}{2}$  kg) gäller i båda fallen. För vanlig motorcykel finnas däremot inga viktinskränkningar. I fråga om cyklande och lättviktsåkande lantbrevbärares skyldighet att utdela paket pågår emellertid f. n. en utredning inom styrelsen; såvitt nu kan bedömas, torde en viss höjning av max-ivikten 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 enstaka fall också till lantbrevbärare, som använda vanlig motorcykel.

Styrelsen framhåller sammanfattningsvis 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 utan måste ske successivt. Lokala eller personliga förhållanden, kostnadsskäl, kravet på viss enhetlighet etc. kunna verka fördröjande. 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 sättet som är möjligt med hänsyn till linjens längd, postmängd, kostnader m. m. Därigenom kommer det av motionärerna upptagna spørsmålet 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, in-taget som bilaga till statsutskottets utlåtande nr 215.

*Postmannaförbundet*, liksom även generalpoststyrelsen, framhåller att någon framställning med i motionen angivet innehåll aldrig avlåtits av förbundet, som vidare erinrar om att lantbrevbärarnas arbetstids- och avlöningsförhållanden regleras genom avtal mellan generalpoststyrelsen och förbundet.

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 arbetet icke ansetts utgöra huvudsaklig sysselsättning och förvärvskälla, d. v. s. uppgår till högst 104 timmar per månad, och den andra gruppen, som har en arbetstid överstigande 104 timmar. Den sistnämnda gruppen har sedan uppdelats i fem särskilda grupper så anpassade, att den som tillhör den högsta gruppen, d. v. s. har en arbetstid av 185—208 timmar per månad, uppbär samma lön som en brevberare i 9 lönegraden eller, om antalet värdeförmedlingar per tur utgör 9 % av antalet hushåll, samma lön som postiljon i Ca 10.

Motionärerna synas 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 borde slopas som färdmedel, emedan dessa fordon äro hälsovådliga. Vidare har framhållits bl. a. att arbetet är tidsödande, enär posten måste placeras bakpå cykeln. Lantbrevbäraren blir dessutom mindre rörlig, enär klädseln måste vara varm för att kunna skydda mot drag. Det har även ifrågasatts, huruvida en trafikförsäkring skulle gälla vid eventuell skada, som åsamkas annan person eller egendom, därest det kan föras i bevis, att postmängden varit till hinders för fordonets manövrering. Sistnämnda fråga är föremål för utredning inom förbundet och förmodas äga visst samband med de skärpta bestämmelser, som i proposition nr 30/1951 föreslagits beträffande motorcykel. Förbundet hade på grund därav hos generalpoststyrelsen begärt att en lämplig biltyp införas. Om så skedde, skulle så småningom endast komma att finnas bil- och cykelåkande lantbrevbärare.

Lantbrevbärarna kunna genom företagsnämnderna öva visst inflytande på frågan om det färd sätt, som kan anses som mest lämpligt. Postverket torde också endast i undantagsfall ha motsatt sig lantbrevbärarnas propåer i dylika fall.

Postverkets och förbundets strävanden ha gått hand i hand, då det gällt att bereda så många lantbrevbärare som möjligt, oavsett färd sätt, full sysselsättning 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 framgår av generalpoststyrelsens yttrande pågår successivt en motorisering av lantbrevbäringslinjerna, varigenom snabbare postbefordran på landsbygden efter hand vinnes. Någon tendens till att göra lantbrevbärarnas färdssätt långsammare föreligger således icke. Cykellinjer äro för framtiden icke ämnade att bibehållas annat än undantagsvis eller där motorisering icke lämpligen bör genomföras.

Motionärerna ha hävdad att postbefordringen på lantbrevbäringslinjerna bör anordnas såsom ett ackordsåtagande och att lantbrevbärarna själva borde få välja färdssätt. Häremot kunna bestämda erinringar göras, och utskottet hänvisar till vad som i det avseendet framhållits av generalpoststyrelsen.

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. I detta mycket utförliga yttrande framhåller styrelsen, 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 alltför korta linjer besatta. Styrelsen förklarar att den ständigt har sin uppmärksamhet riktad på landsbygdens postförhållanden och är angelägen om att dessa skola vara så tillfredsställande som möjligt.

Det framgår av Postmannaförbundets yttrande att man inom förbundet i stort sett delar den syn på här föreliggande problem, som generalpoststyrelsen redovisat.

Utskottet hemställer,

att motion nr 36 ej måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 mars 1951.

På utskottets vägnar:

BERNHARD NÄSGÅRD.

---

*Närvarande:* herrar Näsgård, Sandberg\*), Birger Andersson, Ernst Hjalmar Nilsson, Lundqvist, Osvald, Einar Eriksson, Lars Andersson, Hesselbom, Arrhén, Göransson och Nyström.

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.