

Nr 475.

Av herr **Lundqvist m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående vissa tjänster vid kommunikationsverket m. m.*

I anledning av de organisations- och lönegradsfrågor vid statens järnvägar, som i propositionen nr 219 berörts, tillåta vi oss framföra följande synpunkter och förslag.

De i denna proposition av Kungl. Maj:t föreslagna organisationsändringarna beröra vissa detaljer beträffande organisationen av den centrala ledningen av statens järnvägar. Såsom i propositionen erinras om har 1947 års järnvägsutredning den 21 februari 1948 avgivit betänkande angående den centrala ledningen av statens järnvägar och den 6 december 1949 lämnat motsvarande betänkande beträffande lokalförvaltningen och biltrafiken m. m.

Sedan järnvägsstyrelsen den 26 februari 1952 avgivit utlåtande även över utredningens förslag beträffande lokalorganisationen och biltrafiken, föreligger ärendet nu i slutremitterat skick. Emellertid har riksdagen den 1 december 1951 begärt en allsidig utredning rörande de statliga företagsformerna. Huruvida de av 1947 års järnvägsutredning framlagda organisationsförslagen — bortsett från nu upptagna detaljspörsmål — böra påkalla några åtgärder från statsmakternas sida, bör därför, enligt departementschefens förmenande, bli beroende på resultatet av denna av riksdagen begärda nya utredning. Mot denna departementschefens uppfattning torde, såsom frågan nu ligger till, intet kunna vara att erinra.

Vi beklaga emellertid, att icke 1947 års järnvägsutrednings förslag i fråga om lokalförvaltningens organisation upptagits till prövning, särskilt som erfarenheterna av arbetet vid det provisoriskt inrättade åttonde distriktet, med huvudort Norrköping, vars organisation nära ansluter till kommitténs förslag, enligt järnvägsstyrelsens eget uttalande äro till övervägande grad goda. Vi erinra om att ett genomförande i vidare utsträckning av denna organisationsform enligt 1947 års järnvägsutrednings uttalande skulle betyda stora praktiska fördelar i olika avseenden och dessutom draga icke obetydligt mindre administrationskostnader än nuvarande lokalförvaltningsorganisation.

I fråga om den centrala ledningen föreslås i propositionen, att de nuvarande persontrafik- och godstrafikbyråerna sammanslås till en trafikbyrå. Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande framhållit, att skäl tala för en sammanslagning även av de båda taxebyråerna, och säger sig därför också ha för avsikt att föreslå ett genomförande därav. Med hänsyn till att båda

byråchefsbefattningarna här äro besatta med ordinarie innehavare, säger sig styrelsen emellertid för närvarande icke vilja föreslå, att sammanslagningen kommer till stånd. Vi vilja i anledning av dessa förslag och uttalanden av järnvägsstyrelsen erinra om att 1947 års järnvägsutredning för sin del stannade för att föreslå en sammanslagning av persontrafikbyrån och persontaxebyrån samt av godstrafikbyrån och godstaxebyrån. Detta förslag har även tillstyrkts av järnvägsstyrelsen i yttrandet den 21 februari 1948. Även det av järnvägsstyrelsen nu valda alternativet var under diskussion under utredningen men fick där förfalla, sedan vid överläggning med företrädare för berörda tjänsteställen inom styrelsen de flesta av dessa representanter uttalat sig för en sammanslagning persontrafikbyrån—persontaxebyrån och godstrafikbyrån—godstaxebyrån. Att vid en närmare prövning av de olika alternativen styrelsen nu kunnat komma till en motsatt mening mot vad styrelsen själv tidigare hävdadt, kunna vi förstå. Emellertid synes det oss kunna starkt ifrågasättas, om det icke vore lämpligt — särskilt när taxebyråerna sammanslås — att överflytta till trafikbyrån den resebyråavdelning, som nu finns på persontaxebyrån. Att en sammanslagning av dessa båda byråers närbesläktade reseavdelningar skulle betyda en värdefull rationalisering, lär icke kunna bestridas.

Vad sedan angår järnvägsstyrelsens förslag, att den av styrelsen själv som lämplig förordade sammanslagningen av de båda taxebyråerna icke skulle ske nu utan skjutas på framtiden, synes oss det skäl, som styrelsen anfört för en sådan förhållningsåtgärd, näppeligen böra eller kunna tillmätas avgörande betydelse. Enligt vår mening kommer den rationalisering av trafik- och taxefrågornas handläggning inom styrelsen, som organisationsändringen åsyftar, att i betydande utsträckning förfelas om inte samtidigt med att trafikbyråerna sammanslås också person- och godstaxebyråerna förenas till en byrå. Vi anse därför, att även de nuvarande persontaxe- och godstaxebyråerna utan ytterligare dröjsmål böra sammanslås till en taxebyrå.

Beträffande lönesättningen är det föreliggande förslaget ägnat att i hög grad förvåna. För chefen för den nya trafikbyrån föreslås i propositionen placering i lönegrad Cp 14. Vi vilja erinra om att år 1947 förelades riksdagen förslag av Kungl. Maj:t att samtliga på löneplan 1 placerade byråchefer i järnvägsstyrelsen skulle överflyttas till löneplan 2 och placeras i dåvarande lönegraden C 8. Denna lönegrad motsvarar nuvarande Cp 15 (jfr prop. nr 114 år 1951, s. 35). Detta förslag vann icke riksdagens bifall, enär enligt riksdagens mening resultatet av den just då tillsatta 1947 års järnvägsutrednings undersökningar ansågs böra avvaktas, innan slutlig ställning togs till lönegradsplaceringen av järnvägsstyrelsens byråchefer. Mot löneställningen som sådan gjorde riksdagen icke något uttalande. Det kan icke hjälpas, att man ställer sig undrande inför konsekvensen i det lönepolitiska handlandet, när man nu finner, att för chefen för den nya trafik-

byrån föreslås en löneställning som med en lönegrad *understiger* vad som år 1947 ansågs böra utmätas för cheferna för envar av de byråer, av vilka den nya byrån nu skall bestå.

Bortsett härifrån måste beaktas, att såväl trafikbyrån som den av oss föreslagna taxebyrån spänner över ytterst betydelsefulla områden av statens järnvägars verksamhet. Det är dessa byråer, som — för att göra en jämförelse med affärsvärlden i övrigt — försälja varan och effektuera beställningen. Att en rationellt och ekonomiskt skött försäljnings- och prestationsverksamhet är av utomordentlig betydelse för statens järnvägar som affärsföretag, icke minst under nuvarande konkurrensförhållanden å trafikmarknaden, torde ligga i öppen dag. Det gäller därför enligt vår mening att genom en realistisk lönepolitik se till, att statens järnvägar kan även för här ifrågavarande uppgifter förvärva och bibehålla personer som äro väl skickade därför. En uppflyttning till Cp 15, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, synes oss så mycket mera motiverad som den nya ekonomidirektören tänkts placeras så högt som i Cp 17.

Därest icke samtliga byråchefer inom järnvägsstyrelsen anses kunna placeras i Cp 15, anse vi oss därför på anförda skäl böra föreslå, att i varje fall chefen för trafikbyrån placeras i Cp 15. Samma löneställning bör avses även för chefen för den av oss föreslagna taxebyrån.

Det synes oss vidare uppenbart, att den nuvarande löneställningen för överdirektören, Cp 18, är för låg. Särskilt framträder detta förhållande vid en jämförelse med den i propositionen föreslagna löneställningen Cp 17 för ekonomidirektören. Att en höjning av överdirektörens lönegradsplacement är så mycket mera motiverad synes oss framgå även därav att enligt propositionen avsikten är, att överdirektörens nuvarande beslutanderätt skulle ytterligare utvidgas och att tjänstetiteln därför även skulle utbytas mot överdirektör och souschef. Att låta anstå med avgörandet i denna lönefråga till dess »någon tids erfarenhet vunnits av de nya förhållandena» synes knappast kunna vara motiverat. Enligt vår mening vore det riktigare att nu taga steget fullt ut och, på sätt järnvägsstyrelsen och statens lönenämnd förordat, placera överdirektören och souschefen i lönegrad Cp 21. Det torde knappast kunna riktas några erinringar mot att souschefen i landets utan tvekan största företag gives samma löneställning, som ansetts böra utmätas för motsvarande tjänst i vattenfallsstyrelsen, dvs. Cp 21. Vi föreslå därför, att tjänsten som överdirektör och souschef vid statens järnvägar placeras i Cp 21.

På grund av vad sålunda anförts få vi föreslå,
att riksdagen måtte

- 1) besluta, att chefen för den föreslagna nya trafikbyrån placeras i Cp 15 och
- 2) hos Kungl. Maj:t hemställa om förnyad prövning sna-

rast möjligt av överdirektörens lönegradsplacering ävensom av sammanslagningen av de båda taxebyråerna med chefen för den nya taxebyrån placerad i Cp 15.

Stockholm den 29 april 1952.

R. Lundqvist.

Lars Lindahl.

Gerard de Geer.

Knut Hesselbom.
