

## Nr 295.

Av herr **Källman**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående den statliga vägorganisationen samt vissa vägväsendet berörande anslagsfrågor.*

I proposition nr 224 angående den statliga vägorganisationen samt vissa vägväsendet berörande anslagsfrågor framhåller departementschefen såsom angeläget att arbetsledarepersonalen i bland annat kvalitativt avseende så anpassas, att tillsyn och kontroll av vägunderhållsarbetet icke behöva efter sättas. Man kan givetvis icke uppställa samma kompetenskrav på vägmästare, övervägmästare och underhållsingenjörer. Av samtliga arbetsledare måste dock fordras en grundlig praktisk erfarenhet av såväl vägunderhåll som arbetsledning. Betydelsen härav kan icke nog understrykas. Praktisk erfarenhet är av så dominerande betydelse vid utövande av arbetsledning, att det för underhållsingenjörerna uppställda kravet på viss teoretisk examen bör kunna eftersättas, därest vederbörande sökande på annat sätt visat sig kompetent att sköta befattningen. Att denna uppfattning delas av departementschefen framgår av hans yttrande, att till nämnda ingenjörsbefattningar även vägmästare och övervägmästare med framstående duglighet och erforderlig teknisk underbyggnad kunna befordras.

En befattningshavare bör givas skälig ersättning för sitt arbete. Men därjämte är det — som även framgår av det ovan anförda — ett intresse för staten-arbetsgivaren att bestämma lönerna så, att fullgod arbetskraft erhålles och att alltså kompetensen icke successivt sänkes. Det kan ifrågasättas, om en inplacering av vägmästare i 13 och övervägmästare i 16 lönegraden tillgodoser detta intresse.

Vad först angår vägmästarna saknas anledning antaga, att de nuvarande vägstyrelserna skulle ha givit sina befattningshavare mer än skälig arbetserättning. Det bör härvid även observeras, att statlig myndighet haft ett starkt inflytande på lönesättningen. Icke desto mindre kommer — vilket även de sakkunnigas utredning i denna del visar — den föreslagna lönegradsplaceringen att medföra sänkning av den genomsnittliga lönenivån. Det har häremot invänts, att vägmästarna skulle erhålla i viss mån enklare arbetsuppgifter vid ett förstatligande, men några bärande skäl för detta påstående ha icke anförts. En vägmästare har redan nu att i högre grad än de flesta tjänstemän i motsvarande ställning snabbt och på eget ansvar träffa avgöranden och vidtaga åtgärder av stor ekonomisk räckvidd, såsom t. ex. vid snöfall, islossning och slagregn. Denna nödvändighet att ofta handla utan att först rådgöra med överordnad kommer säkerligen att bestå, i syn-

nerhet som det många gånger torde bli svårare att komma i förbindelse med en avlägsen vägförvaltning än med en nära boende vägstyrelseordförande. Dessutom skiljer sig vägmästarnas arbete även i övrigt i mångt och mycket från andra tjänstemäns. Efter den ordinarie arbetstidens slut måste vägmästaren sannolikt även i fortsättningen taga fritiden i anspråk för planerande av påföljande dags arbeten, för telefonsamtal och för mottagande av besök av allmänheten etc. Ävenså kunna opåräknade naturhändelser nödvändiggöra omedelbart igångsättande av vissa arbeten, oavsett tidpunkten på dygnet. Någon övertidersättning skall emellertid icke utgå. Slutligen måste vägmästarna i viss utsträckning intaga sina måltider utom hemmet och utan rätt till traktamente. Dylika synpunkter måste givetvis beaktas vid lönesättningen.

Att under angivna omständigheter sänka vägmästarnas genomsnittliga lönestandard anser jag icke tillrådligt. Visserligen begränsas löneminskningarna till en del genom de särskilda reglerna för löneklassplacering, men i vissa fall kännbara lönereduceringar skulle likväl bli oundvikliga. Då dessa regler dessutom blott gälla de vägmästare, som anställas omedelbart vid förstatligandets genomförande, kommer, sedan vägmästarekåren i framtiden nyrekryterats, sänkningen av den allmänna lönestandard att bli ingalunda obetydlig. Jag anser därför att vägmästarebefattningarna böra inplaceras i lägst 14 lönegraden, om vägmästarna skola erhålla skälig ersättning för det arbete, som pålægges dem. Därvid bibehålles också i stort sett nuvarande löneläge.

Vad beträffar övervägmästarna saknas jämförelsematerial i den nuvarande organisationen. Deras arbetsuppgifter och de anspråk på synnerligen gedigna yrkesinsikter, som måste uppställas, göra dock, att deras inplacering i lägst 17 lönegraden framstår som önskvärd och motiverad. En dylik placering synes skälig även vid en jämförelse med lönegradsplaceringen av övriga befattningshavare vid vägförvaltningarna.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av propositionen nr 224 måtte besluta uppförande i lönegrad A 14 av 225 och i lönegrad Eo 14 av 65 vägmästarebefattningar ävensom uppförande i lönegrad A 17 av 40 övervägmästarebefattningar.

Stockholm den 22 maj 1943.

G. W. Källman.

---