

## Nr 418.

Av herr **Andersson** i Gisselås **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 224, angående den statliga vägorganisationen samt vissa vägväsendet berörande anslagsfrågor.

I proposition nr 224 angående den statliga vägorganisationen samt vissa vägväsendet berörande anslagsfrågor föreslås beträffande vägmästarorganisationen bland annat, att framdeles vägmästarbefattningarna skulle hänföras till 13 lönegraden. Av de 290 vägmästarna skulle 225 erhålla ordinarie ställning och 65 extra ordinarie ställning.

Den ursprungligen av 1942 års vägsakkunniga föreslagna 13 lönegraden för vägmästarna kommer att för dessa medföra lägre löneförmåner än för närvarande. Lösningen kan därför icke anses vara tillfredsställande.

De numera i allmänhet tillämpade lönegraderna 12, 14 och 16 för respektive schaktmästare, vägmästare och förste vägmästare ha vid det kommunala vägväsendet befunnits motsvara vad som kan anses skäligt, och då det väl näppeligen kan göras gällande, att de kommunala organen tillåtit befattningshavarnas löner att stiga till högre belopp än som ungefär motsvarar lönerna inom den statliga förvaltningen, torde löneförmånerna för nämnda personal icke vara högre än vad tjänsternas svårighetsgrad betingar.

Vid sitt bedömande av denna fråga ha de sakkunniga anställt jämförelse med lönerna för banmästare vid statens järnvägar. Även om detta ur vissa synpunkter kan ligga nära till hands, må likväl framhållas, att jämförelsen i väsentliga avseenden haltar. En förste banmästare med biträde av en banförman har tillsyn över en bansträcka av 7—10 mil. Under sig har han 15—20 fast anställda banvakter, vilka utöva den dagliga tillsynen å banan samt verkställa större delen av förekommande underhållsarbeten. Ett så stort antal förmän eller vägvakter kommer säkerligen icke att anställas i vägdistriktet efter förstatligandet av vägväsendet, utan den omedelbara tillsynen å vägarna kommer sannolikt att helt åvila vägmästarna. Dessa få därtill den många gånger besvärliga och tidsödande uppgiften att anskaffa tillfällig arbetskraft, då hastigt påkommande reparationsarbeten skola utföras. Det är vidare uppenbart, att de komma att få offra avsevärt mera tid på inspektionsresor än vad fallet är för banmästarna, ty den vägsträcka, vägmästaren får att svara för, torde komma att bli 4 till 5 gånger längre än den bansträcka, å vilken banmästaren övar tillsyn.

Själva arbetsuppgifterna äro också av naturliga skäl synnerligen olikartade. Landsvägsnätet består ju till övervägande delen av grusvägar, vilka för sitt underhåll kräva så gott som daglig behandling med maskiner och redskap, och vägbanans slitlager fordrar årligen förnyelse eller justering. Ar-

betet med anskaffning, krossning och sortering av grus och bindjord samt utläggning av dammbindningsmedel kräver en särskild förmåga vid val av arbetsmetod ävensom en noggrann anpassning efter väderleken för att man skall nå ett gott resultat. Allt detta ställer stora fordringar på vägmästaren, vilka icke ha sin motsvarighet i fråga om banmästaren.

I synnerhet vintervägunderhållet torde göra, att man näppeligen på sätt som skett har rätt att jämställa banmästaren och vägmästaren. Snöröjningen å järnväg ombesörjes av de ordinarie tågen, och endast vid svårare snöfall tarvas insättandet av extra ploglok. Vad beträffar vägarna måste däremot motorplogning ske efter varje snöfall eller snödrev under varje tid på dygnet. Vinterväghållningen omfattar därjämte sandningen av isgator, vilket i regel kräver snabbt ingripande av arbetsbefälet, om olycksfall och trafiksvårigheter skola förekommas.

I stort sett kan man alltså säga, att vägunderhållet kräver större påpasslighet än underhållet av järnväg och en mera intim kontakt med alla de skiftande förhållanden, som förekomma. Vägmästarens uppgifter bli mera svår-  
bemästrade och arbetskrävande än banmästarens, och det kan därför icke anses rimligt, att mellan dessa befattningshavare skulle råda full likställighet i fråga om lön.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av propositionen nr 224 måtte besluta vidkommande vägmästarebefattningarna, att 225 befattningar uppföras i lönegraden A 14 och 65 i lönegraden Eo 14.

Stockholm den 22 maj 1943.

*Ewald Lindmark.*

*Eric Hansson.*

*E. Birke.*

*D. B. Blombäck.*

*And. Andersson,*  
Gisselås.

*Gust. Nilsson,*  
Göingegården

*Birger Anderson*  
i Mejstad.