

Nr 266.

Av herr **Bodin** m. fl., i anledning av *Kungl. Maj:ts propositioner dels med förslag till lag om allmänna vägar m. m., dels ock angående den statliga vägorganisationen, samt vissa vägväsendet berörande anslagsfrågor.*

I propositionerna nr 223 och 224 vid innevarande års riksdag ha förslag framlagts angående vägväsendets kommande organisation.

Ikke minst för Gotlands del synas därvid vissa jämkningar vara av nöden så att hänsyn toges till de därvarande arbetsuppgifterna och önskvärdheten att det nya systemet skall fungera så väl som möjligt med hänsyn till de lokala förhållandena.

För att gå från grunden, synes det som om antalet arbetsområden avvägts väl snävt. De sakkunniga ha för Gotlands del förordat inrättande av fem vägmästartrikt. En sådan indelning i fem arbetsområden har redan vid två skilda tillfällen prövats, men erfarenheterna därav ha icke varit gynnsamma. I framställning till Konungens befallningshavande i Gotlands län av den 9 februari ha även styrelserna för såväl Gotlands norra som dess södra vägdistrikt avstyrkt ett sådant arrangemang och förordat bibehållande av den nuvarande indelningen i sex vägmästartrikt, då denna visat sig vara den praktiskt och ekonomiskt bästa. Det synes uppenbart, att vägande skäl böra föreligga för att frångå en sådan på erfarenheten grundad indelning.

I propositionen nr 224 säger departementschefen uttryckligen att antalet vägmästarområden i de sakkunnigas förslag är att betrakta som rent approximativt och att vid den definitiva indelningen behov kan yppas att något utöka antalet. Enligt förslaget är även ett antal vägmästartjänster angivna såsom stående i reserv. Möjligheter synas sålunda föreligga att inom förslagetets ram bereda åt Gotland den förbättring i fråga om indelningen i vägmästartrikt, som är erfarenhetsmässigt motiverad.

Av länsstyrelsen i Gotlands län förordas bibehållandet av den nuvarande indelningen, medan vägande skäl mot en sådan anpassning till den nu förefintliga organisationen icke synas föreligga.

Departementschefen vitsordar även de för Gotland föreliggande delvis säragna förutsättningarna för väghållningen (prop. nr 224 sid. 83).

Att just det gotländska vägväsendet har vissa svårigheter att kämpa med, jämfört med andra landsdelar, är uppenbart och motiverar särskilda hänsyn ifråga om organisationen. Klimatförhållandena liksom de geografiska

förutsättningarna bereda otvivelaktigt speciella problem. Tjällossningen inträffar ofta vid olika tidpunkter även på närbelägna orter och så oregelbundet, att väghållningen därav kompliceras. Vinterväghållningen på Gotland kan under vissa förhållanden bli synnerligen krävande och fordrar därför en mera omfattande beredskap för att kunna tillgodose trafikens krav samt på ett ekonomiskt sätt möta svårigheterna.

Då dessutom grusmaterialet är starkt kalkhaltigt och därför mindre gott, medan tunga transporter — t. ex. av sockerbeter — ställa stora krav på vägarna, blir en ständig tillsyn av vägarna nödvändig.

Även ur försvarets synpunkt ställas på det gotländska vägväsendet betydande anspråk, som icke kunna eftersättas.

Icke blott ifråga om den grundläggande indelningen i arbetsområdena synas de särskilda gotländska förhållandena kräva att uppmärksammas. Att vissa inskränkningar företagits i fråga om antalet befattningshavare i jämförelse med större och folkrikare län är kanske naturligt, även om i vissa fall inskränkningarna synas ha drivits längre än som vore önskvärt med hänsyn till omtanken om en god väghållning. Ur länets synpunkt synnerligen beklagligt är, att tjänstemän, som få på detta sätt ökade arbetsuppgifter, i vissa fall placerats i lägre löneklass än deras kolleger, som på fastlandet arbeta under väsentligen mindre komplicerade förhållanden. I synnerhet faller härvid i ögonen, att vägdirektören i Gotlands län placerats i lönegrad C 5 och icke som i regel i fastlandslänen i lönegrad C 6.

Det är att märka, att vägdirektörens befattning på Gotland måste betraktas som särskilt krävande. Redan kommunikationsförhållandena ha gjort och komma även i framtiden att göra det nödvändigt, att den gotländska vägorganisationen i högre grad än andra hänvisas till sig själv. Medan på fastlandet många arbeten lätt kunna bortsättas på entreprenad, och till och med en viss konkurrens mellan entreprenörerna kan finnas, visar erfarenheten från Gotland, att detta som regel icke kan ske. I vart fall bli kostnadsökningarna med hänsyn till transportkostnader för materiel och maskiner m. m. därvid så stora, att erfarenheterna hänvisat det gotländska vägväsendet till att i stor utsträckning handha arbetena i egen regi. Då det anställda antalet fackmän därtill är beskuret, måste så mycket större krav på allsidiga kunskaper och lämplighet ställas på den, som här skall intaga chefställningen. På olika områden har det tillämpade systemet med lägre löner — i länsstyrelsen o. s. v. — i fråga om de på Gotland anställda befattningshavarna dels försvårat möjligheten att erhålla de bästa männen för uppgifterna, dels medfört frestelse för duktigt folk att så snart som möjligt söka sig till bättre betalade uppgifter. Det är dock icke minst för det gotländska vägväsendet med sina speciella problem av största betydelse, att icke genom en ogynnsam lönesättning svårigheter beredas att erhålla och bevara duktiga personer som

få tillfälle att sätta sig in i och behärska de för Gotland särskilda förhållandena.

Det är därför en utbredd önskan, som särskilt understrykes i uttalanden från vägdistriktet, att icke blott vägdirektören utan samtliga tjänstemän inom vägväsendet skola erhålla samma lön på Gotland som i regel inom övriga län.

I till proposition nr 223 hörande »Förslag till Lag om vägnämnder, länsvägnämnder och riksvägnämnd» anges (§ 21) att länsvägnämnden skall utses av länsstyrelsen samt skogsvårdsstyrelsen och vägnämnderna i länet. Därvid förordnar länsstyrelsen två ledamöter samt skogsvårdsstyrelsen och varje vägnämnd vardera en ledamot. Med skäl erinrar länsstyrelsen i Gotlands län under återopande av vägingenjörernas och vägstyrelsernas uttalanden om, att antalet vägnämnder i länet torde bli två, vilket med den föreslagna sammansättningen av länsvägnämnden skulle leda till en i jämförelse med andra län påtaglig underrepresentation av vägnämnderna. Med skäl understryker departementschefen (prop. nr 223, sid. 147) att det med hänsyn till vägnämndens uppgift är av vikt, att nämnden blir så allsidigt sammansatt som möjligt. Då inom andra länsnämnder en proportionsvis väsentligen starkare representation av de folkliga intressena genom de av kommunerna utsedda vägnämnderna anses motiverad, torde även för Gotlands del en lika allsidig och demokratisk sammansättning lämpligen böra eftersträvas. En sådan allsidighet synes genom de av länsstyrelsen utsedda representanterna icke kunna åstadkommas. Någon förbättring skulle i detta hänseende ernås, om för Gotlands del vägnämnderna erhöles rätt att i länsvägnämnden utse var och en tvenne representanter.

Under återopande av anförda skäl hemställes om sådan ändring av de i propositionerna nr 223 och 224 avgivna förslagen,

att sex vägmästartrikt inrättas på Gotland,

att de valda vägnämnderna på Gotland i länsvägnämnden beredas en proportionsvis lika stark representation som i andra län, förslagsvis genom att varje vägnämnd får utse tvenne representanter i länsvägnämnden; samt

att vägdirektören i Gotlands län placeras i löneklass C 6 samt i konsekvens härmed samtliga övriga vägväsendets tjänstemän på Gotland beredas samma löneplacering, som i regel tillkommer motsvarande befattningshavare på fastlandet.

Stockholm den 18 maj 1943.

Gunnar Bodin.

C. P. V. Gränebo.

B. A. Nilsson.

Gust. Elofsson
i Vä.