

Nr 581.

Av herr **Werner m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 261, angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna m. m.

Innan vägväsendet förstatligades voro i hela landet anställda 12 länsschaktmästare för handläggning av ärenden rörande den enskilda väghållningen. Dessa befattningshavare voro underställda en särskild avdelning inom kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, benämnd »avdelningen för enskilda vägar». Sedan vägväsendet förstatligades upphörde denna avdelning den 1 januari 1944, och ärendena rörande den enskilda väghållningen överfördes till länsstyrelserna. Länsschaktmästarbefattningarna indrogos, och i stället inrättades 12 övervägmästarbefattningar för enskild väghållning, knutna till vägförvaltningarna. Värmlands, Västerbottens och Norrbottens län ha vardera en övervägmästare, medan de övriga övervägmästarnas arbetsområden omfatta två till fyra län.

Dessa övervägmästares arbete är ganska självständigt och medför ett större ansvar för dem än det, som åvilade de tidigare länsschaktmästarna. Avdelningen för enskilda vägar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fick då dela ansvaret för arbetsuppgifterna. Arbetsbördan har också ökat för övervägmästarna i jämförelse med de före förstatligandet rådande förhållandena, dels genom mera kontorsarbete och dels genom det avsevärt ökade antalet ansökningar för erhållande av bidrag till enskild väghållning. Vissa delar av det arbete, som nu utföres av övervägmästarna, omhänderhades tidigare av den nämnda avdelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Övervägmästarna få i regel utföra mycket övertidsarbete, särskilt under tjänsteresor, vilka torde kunna beräknas omfatta ungefär halva året. Under dessa resor uppgår arbetstiden per dag till i regel mellan 10 och 14 timmar.

Trots det ökade ansvaret och den ökade arbetsbördan ha övervägmästarna för den enskilda väghållningen i lönehänseende blivit missgynnade. Dessa befattningar höra till de relativt lägst avlönade inom vägväsendet. Övervägmästarna för den enskilda väghållningen blevo vid vägväsendets förstatligande placerade i lönegrad A 16 i likhet med övervägmästarna för vägunderhållet. En övervägmästare för den enskilda väghållningen har bl. a. att granska arbetsplaner, broförslag, upprättandet av kontraktsförslag, uppgörande av kostnadsförslag vid uppskattningsförrättningar, verkställa avsyningar m. m.

Vid förstatligandet erhöilo nio av de förutvarande länsschaktmästarna an-

ställning som övervägmästare för den enskilda väghållningen. De tre övriga platserna besattes med förste vägmästare från vägdistriktet. Med stöd av riksdagens beslut att förste vägmästare, vägmästare och sehaktmästare hos vägdistrikt icke skulle lida någon eller blott obetydlig löneminskning vid övergång till statstjänst, blevo de tre nämnda befattningshavarna placerade i resp. 17:e, 18:e och 21:a löneklasserna, medan samtliga de nio i. d. länssehaktmästarna placerades i den lägsta löneklassen inom lönegraden (den 16:e) utan att få tillgodoräkna sig tidigare tjänstår och löneförmåner för löneklassuppflyttning. Hade så skett borde de ha placerats i löneklass 18.

Övriga befattningshavare vid vägförvaltningarna, som före vägväsendets förstatligande voro i statlig tjänst, synas i regel ha blivit placerade i motsvarande eller i närmast högre avlönade tjänster, varför det endast synes vara denna lilla grupp som åsamkats någon större löneminskning. Med hänvisning till sina tidigare tjänstår i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — drygt fyra — och löneförmånerna där ha de nämnda nio befattningshavarna anhållit om uppflyttning till högre löneklass, men dessa ansökningar ha icke bifallits. Vid förnyad hemställan har dock en befattningshavare lyckats erhålla placering i 17:e lönegraden.

I den nu till riksdagen avlämnade propositionen, nr 261, angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna m. m. har Kungl. Maj:t ej heller föreslagit någon uppflyttning i högre löneklass för dessa befattningshavare.

Det kan icke anses riktigt, att sådana befattningshavare, som varit anställda hos vägdistrikt och huvudsakligast sysslat med allmänna vägar, skola åtnjuta högre lön än de, som varit anställda hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och härvid just sysslat med enskilda vägar, varigenom de förvärvat god erfarenhet inom det speciella område av vägväsendet, åt vilket de i sina nuvarande befattningar ägna sina krafter.

Löneförmånerna för de övervägmästare, som tidigare varit länssehaktmästare, utgjorde under 1943 följande: arvode 6 200 kr., fri telefon 70 kr., kontorsersättning, varierande mellan 420 och 780 kr., samt kollationeringshjälp med högst 200 kr. Lönen var lika stor i de olika dyrortsgrupperna. Av de nio befattningshavarna voro tre placerade i dyrortsgrupp A, två i grupp B och en i vardera av grupperna C, D, F och G. Med en beräknad årlig inkomst av kontorsersättningen med 200 kr. och fri telefon 70 kr. utgjorde den totala inkomsten 6 470 kr. Detta bortsett från ersättningen för kollationeringsarbetet, som rätteligen bör anses vara en löneförmån för de personer, som måste anlitas för detta arbete — vanligen befattningshavarnas hustrur.

Den senaste löneförhöjningen för de nämnda befattningshavarna beslutades vid 1942 års riksdag, då lönen höjdes från 5 900 till 6 200 kr. Rörligt tillägg och kristillägg för första kvartalet 1942 utgjorde tillsammans 27 procent. Med avdrag av den summa, som motsvarar rörligt tillägg och kristillägg, utgör

lönen i medeltal 5 150 kr., och med hänsyn till lönebestämmelserna i dyrortsgrupp B, vilka synas böra läggas till grund för löneberäkningarna för de ovan nämnda befattningshavarna, motsvarar detta närmast 18:e löneklassen.

För att belysa den löneminskning som drabbat dessa övervägmästare kan som exempel nämnas, att en befattningshavare, som varit placerad på B-ort och efter förstatligandet placerats på I-ort, under år 1944 fått vidkännas en reducering av sin lön med 1 037 kronor och 62 öre, vilken summa utgör skillnaden mellan 16:e och 18:e löneklasserna på I-ort, inklusive rörligt tillägg och kristillägg. Nämnda befattningshavare var genom sin tidigare anställning hos vägdistrikt pensionsförsäkrad i SPP, vilken pensionsförsäkring även gällde under den tid befattningen som länsschaktmästare uppehölls, varför någon nämnvärd förmån i pensionshänseende icke vunnits i den nuvarande tjänsten.

Med hänsyn till löneplaceringen av övriga tjänstemän inom den nya vägorganisationen, varav som exempel kan nämnas, att en förrådskontorist i Eo 9 placerats i 18:e löneklassen — Eo 9 motsvarar i lönehänseende A 8 — och att vägmästarna för underhållet i regel blivit placerade i 15:e till 21:a löneklasserna, samt med beaktande av det avsevärt ökade ansvaret och den ökade arbetsbördan synes det vara skäligt, att övervägmästarna för den enskilda väghållningen beredas en något gynnsammare ställning i lönehänseende. Med hänsyn till deras tidigare tjänstår i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och deras dåvarande löneförmåner skulle en uppflyttning i löneklass 19 ha varit motiverad, men i det läge deras lönefråga nu befinner sig ha vi ansett lämpligt att påyrka en uppflyttning till löneklass 18.

Med anledning av vad som sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition, nr 261, angående anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna m. m. måtte besluta, att övervägmästare för enskild väghållning, som före förstatligandet varit anställda i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skola från och med den 1 juli 1945 placeras i löneklass 18.

Stockholm den 25 april 1945.

Osc. Werner.

Lars Lindahl.

Hjalmar Svensson
i Grönvik.

Gustaf Svensson
i Vä.

Sven J. Vigelsbo.

Arvid Jonsson.