

Nr 362

Av herr Ahlberg, om uppflyttning i högre lönegrad av befattningen som bromästare vid Hjulstabron.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har flera år i rad hemställt om uppflyttning av tjänsten som bromästare vid bron över Hjulsta. Av årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, Vägförvaltningarna: Avlöningar (bil. 8, sid. 10—11) framgår, att förslag härom framförts av verksstyrelsen även i år. Framställningen har emellertid avstyrkts av såväl statskontoret som statens lönenämnd och har även av föredragande statsrådet lämnats utan tillstyrkan.

Ärendets bakgrund är ganska märklig, vilket belyses av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1954/55, varur följande må anföras:

»I petita för budgetåret 1952/53 hemställde styrelsen att för skötsel och manövrering av bron över Mälaren vid Hjulsta å väg 221 Strängnäs—Enköping, Uppsala län, måtte inrättas bl. a. en befattning som bromästare. Styrelsen lämnade därvid följande upplysningar:

I bron ingår ett svängspann med en total längd av ca 90 meter. Spannet, som kommer att bli det största i Sverige har påfordrats av sjöfartsmyndigheterna med hänsyn till den rikliga och omfattande sjöfart som förekommer i Mälaren. Oceangående lastfartyg angöra numera djuphamnarna i Västerås och Köping. Då det är av största betydelse att denna sjöfart icke hindras, har svängspannet utrustats med ett driftsäkert men samtidigt komplicerat manövermaskineri. Spannets manövrering sker normalt medelst elektriskt drivna motorer, varvid kraften erhålles från det elektriska nätet. Därjämte finnes ett dieselmotordrivet reservaggregat. Slutligen kan spannet manövreras helt för hand. Manöverhuset är placerat invid landsfästet ca 200 m från svängspannet.

Styrelsen framhöll vidare att som chef för bropersonalen — fyra eller fem man — endast kunde ifrågakomma en inom det elektriska och mekaniska området väl utbildad person kompetent att såväl utföra erforderliga smärre reparationer och underhållsarbeten som hålla den komplicerade maskinella och elektriska utrustningen i fullgott skick. Styrelsen föreslog att tjänsten måtte placeras såsom extra ordinarie i 16 lönegraden. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgick vid förslaget om lönesättning av bromästarbefattningen från att innehavaren med hänsyn till kvaliteten av de arbetsuppgifter som komme att åvila honom i stort sett vore att jämställa med en av verkets vägmästare, då placerad i 17 lönegraden. Med hänsyn till att han formellt komme att sortera under vägmästaren i området syntes han emellertid böra givas något lägre löneställning.

Kungl. Maj:t och riksdagen biföll styrelsens hemställan.

I överensstämmelse med förslag av 1949 års tjänsteförteckningskommitté

har från och med den 1 januari 1953 de av verkets vägmästare som tjänstgöra på vägmästarområde uppflyttats till 20 lönegraden. Övriga vägmästartjänster ha erhållit placering i 19 lönegraden.

Då bromästartjänsten vid tiden för tjänsteförteckningskommitténs förhandlingar med personalorganisationerna icke var besatt med innehavare, synes såvitt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sig bekant frågan om uppflyttning av denna tjänst icke ha närmare berörts från organisationshåll. Med hänsyn till den uppflyttning i lönegrad som kommit vägmästarpersonalen till del finner styrelsen det emellertid uppenbart att löneställningen för bromästarbefattningen bör omprövas. Styrelsen hemställer att tjänsten placeras i 19 lönegraden.»

Tjänsten i fråga redovisas i tjänsteförteckningskommitténs överenskommelse med organisationerna den 4 oktober 1952 och ingår i proposition nr 241 till 1952 års riksdag. Av principiella skäl har emellertid såväl Kungl. Maj:t som statskontoret och lönenämnden ställt sig avvisande till tanken att nu ompröva tjänster, som inbegripas i dylika överenskommelser med organisationerna. Undantag från denna regel har endast ansetts böra ifrågakomma, där tjänsten i väsentlig grad ändrat karaktär sedan densamma behandlades av revisionen.

Man måste emellertid fastslå, att bromästartjänsten härvid även rent formellt kommit att behandlas i annan ordning än övriga tjänster som berördes av tjänsteförteckningsrevisionen. Bron vid Hjulsta öppnades för trafik först den 2 december 1953. Tjänsten som bromästartjänst tillsattes för första gången genom beslut av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 16 mars 1953, och befattningshavaren trädde i tjänst först den 1 juni 1953.

När förhandlingarna rörande detta avsnitt ägde rum med tjänsteförteckningsrevisionen, fanns det med andra ord ännu ingen tjänstinnehavare som kunde företrädas av någon av de berörda organisationerna, vilka rimligtvis ej heller kunde ha någon uppfattning om hans blivande tjänstegörsmål eller om arten och omfattningen av det maskineri han skulle få ansvaret för. Överenskommelsen med tjänsteförteckningsrevisionen är också formulerad så, att organisationerna, »envar organisation i vad dess verksamhetsområde angår», enats med kommittén om de framlagda förslagen. Då bromästartjänsten vid Hjulsta ej företrädades av någondera organisationen, är den alltså endast vidhängd överenskommelsen och kan ej i sak anses innefattas i densamma.

Inte nog härmed. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — som eljest i likhet med övriga verk torde ha försett tjänsteförteckningskommittén med erforderligt förhandlingsunderlag — har enligt uppgift ej berört den blivande tjänsten som bromästartjänst, eftersom tjänsten faktiskt ännu ej stod till verkets förfogande och inget som helst erfarenhetsunderlag förelåg beträffande densamma. Tjänsteförteckningskommittén — som i samtliga övriga fall torde ha förfogat dels över av vederbörande förvaltningsmyndighet lämnade uppgifter, dels också över de förslag och synpunkter som framförts från resp.

personalorganisation — har tydligen i detta fall över huvud taget ej haft annan utgångspunkt än Kungl. Maj:ts medgivande att tjänsten i sinom tid får tillsättas efter de grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare föreslagit.

Att av principiella skäl vägra omprövning av denna tjänst kan under dessa omständigheter knappast anses rimligt. Man lär väl också med fog kunna göra gällande, att en väsentlig förändring inträffat sedan ärendet behandlades av kommittén, i det att bron faktiskt numera färdigställt och öppnats för trafik och att tjänsten i samband härmed tillsatts. För att markera, hur allvarligt verkets styrelse sett på den uppkomna situationen, skriver också väg- och vattenbyggnadsstyrelsen följande i det petitaförslag, som nu är föremål för behandling:

»Styrelsen framlägger i ett fall förslag om uppflyttning i lönegrad av befattning (tjänsten som bromästare vid Hjulstabron). Denna återhållsamhet i styrelsens önskemål om förbättring av löneställningen för tjänster inom verket innebär icke, att styrelsen, efter den tjänsteförteckningsrevision, som genomförts i anslutning till 1949 års tjänsteförteckningskommittés förslag, funnit lönegradsplaceringen av verkets befattningar i andra fall alltid svara mot arbetsuppgifternas karaktär och att ändringar i löneställningen sålunda icke skulle vara påkallade i andra fall än det i petitan begärda. Styrelsen har funnit, att ändrad löneställning för åtskilliga befattningar är i och för sig i hög grad befogad, men har ansett, att frågan härom bör få stå tillbaka med hänsyn till givna direktiv och för det än mer trängande behovet av arbetskraftsförstärkning på olika områden.

Även med beaktande av de skärpta direktiv, som meddelats rörande återhållsamhet i fråga om uppflyttning i lönegrad av tjänster, har styrelsen ansett sig böra upprepa den i föregående års petita gjorda hemställan om ändrad löneställning för bromästaren vid Hjulstabron. Enligt styrelsens uppfattning tala uppenbara och påtagliga skäl för en ändring i detta fall.»

Under åberopande av det anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte bifalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan om uppflyttning av tjänsten som bromästare vid Hjulstabron från Ce 16 till Ce 19 och öka anslaget till avlöningar vid vägförvaltningarna med härför erforderligt belopp.

Stockholm den 24 januari 1955

Ernst Ahlberg
