

Nr 235.

Av herr **Kempe m. fl.**, om utredning angående utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland.

Flykten från landsbygden har under senare år varit föremål för diskussioner i riksdagen och de kommunala församlingarna. I Värmlands län är det speciellt skogskommunerna som brottas med detta problem. Industriens utredningsinstitut har också i samarbete med Svenska skogs- och flottningsarbetarförbundet och Uddeholmsbolaget startat en utredning som skall besvara frågan om orsaken till flykten från landsbygden. En sådan utredning kan tillmätas en viss betydelse, även om själva huvudorsaken till ifrågavarande företeelse lätt kan fastställas.

Landshövding Westling i Karlstad har i en intervju för Karlstadstidningen den 5 januari i år framhållit bland annat:

”Det allmänna vägnätet måste givetvis utvecklas, men det enskilda vägnätet måste också bli större och mer omfattande. Värmland har alltså en hel del väglösa byar och gårdar. Folk som lever i mera tätbebyggda orter kan helt enkelt inte föreställa sig hur besvärlig dessa människors tillvaro blir på grund av avsaknad av väg.

Denna brist utgör väl också ett av motiven till flykten från landsbygden. Denna flykt kan väl kanske inte helt hejdas genom att vägförhållandena förbättras. Men alltför långt får avflyttningen från landsbygden inte gå, och vi måste se till att den unga generation, som nu växer upp på landet, verkligen kan ha utsikter och möjligheter att trivas i sin födelsemiljö. Ty de unga känna isoleringen på ett annat sätt och tryckas hårdare av den än de gamla, som redan under många och slitsamma årtal vant sig vid de opraktiska och tungarbetade förhållandena.”

De synpunkter landshövding Westling här givit uttryck för måste anses vara av största betydelse. Det kan nämligen konstateras att förutom de dåliga bostäderna på landsbygden, avsaknad av vatten och avlopp, de små inkomsterna, de beskurna möjligheterna till utbildning, fritid och nöjen o. s. v., spelar bristen på tillfredsställande kommunikationer en väsentlig roll i fråga om flykten från landsbygden. Av dessa orsaker kan landsbygden inte hålla tillnärmelsevis jämna steg med den ekonomiska och kulturella utvecklingen i städerna och de tätbebyggda samhällena. Speciellt är det den yngre generationen som söker sig till tätorterna. Den äldre delen av befolkningen skulle säkerligen följa exemplet om den inte kände sig så bunden vid hembygden och dessutom har svårigheter med att kunna avyttra sina småjordbruk och egna hem.

Eftersom näringslivet är beroende av skogen, jorden och vattenkraften följer därmed som en naturlig konsekvens att ett relativt stort behov av arbetskraft föreligger i de trakter, som förfoga över dessa tillgångar. Således tvingas en del av befolkningen att bosätta sig i mera glesbebyggda trakter. Samhället kan inte förhålla sig liknöjt till de förhållanden, under vilka denna befolkning lever. Det måste ingripa för att höja trivseln och levnadsbetingelserna för den befolkning, som i dessa glesbebyggda områden utför ett samhällsnyttigt och nödvändigt arbete.

Själva huvudorsaken till flykten från landsbygden är för Värmlands vidkommande till stor del att söka förutom i de ekonomiska förhållandena jämväl i svåra transportförhållanden. Skogskommunerna ha i allmänhet dåliga kommunikationer. Någon nämnvärd ekonomisk expansion är därför inte tänkbar. Följden blir ofta tillbakagång i stället för framgång, och för dem som bo kvar öppna sig ett mörkt perspektiv.

Av järnvägslinjerna äro Laxå—Charlottenberg och Kristinehamn—Vansbro i statens ägo. De övriga banorna äro bolagsjärnvägar och ägas av Bergslagens järnvägsaktiebolag och Uddeholmsbolaget. Riksdagen har fattat principbeslut om förstатligande av de enskilda järnvägarna, och den värmländska befolkningen väntar med stort intresse på statsmakternas åtgärder.

Värmlands landsting har också uttalat sig för förstатligande av samtliga bolagsbanor i länet, och kommunerna efter Klarälvsdalen ha utan undantag givit sin anslutning till ett förstатligande av Nordmarks—Klarälvens järnväg. I samband med den senare frågans behandling ha kommunalfullmäktige i Ekshärad och Dalby hemställt om en förlängning av Nordmarks—Klarälvens järnväg upp genom Klarälvsdalen. Enbart kommunerna inom övre Klarälvsdalen ha en befolkning på 16 000, fördelade i följande kommuner: Ekshärad 6 163, Norra Ny 2 893, Dalby 3 405 och Norra Finnskoga 1 552, Södra Finnskoga 1 546 och Nyskoga 481 invånare.

Befolkningsglesheten och -minskningen i norra Värmland bör utgöra ett starkt motiv för förbättring av kommunikationerna i denna landsdel. Men även andra omständigheter böra i detta sammanhang framhållas. Den bygd det här är fråga om representerar stora naturrikedomar, såsom skog, jord och vattenkraft. Vill man utvinna mer av dessa måste kommunikationerna förbättras. Under krigsåren, då bränslebristen varit svår och man varit nödsakad att i största omfattning avverka brännved, har man icke kunnat hämta några avsevärda mängder av ved från skogarna i norra Värmland på grund av de dåliga transportförhållandena. Trots en viss råvarutillgång är det på grund av dessa förhållanden otänkbart att utveckla industri i någon egentlig omfattning. Även för en industriell utveckling ligger lösningen i bättre kommunikationer. Det kan också påpekas, att Klarälvsdalen och Fryksdalen

representera en naturskön trakt, varför en utveckling av kommunikationsnätet inom dessa områden med sannolikhet skulle väsentligt öka turisttrafiken. Den planerade ökningen av semester för husmödrar och ungdomar kommer att kräva en utökning av semesterhemmen. En del av dessa bör kunna placeras i norra Värmland.

Behovet av förbättrade kommunikationer för norra Värmland är således odiskutabelt, varför en statlig utredning är motiverad. Vid denna utredning bör undersökas lämpligheten av att förlänga Nordmarks—Klarälvens järnväg upp genom Klarälvsdalen eller en utsträckning av linjen från Torsby med anknypning till Klarälvsbanan.

Emellertid bör inte utredningen begränsas till vad som ovan antytts och ej heller till vilket slag av kommunikationslinjer som kan ifrågakomma. Således bör givetvis även undersökas och övervägas möjligheten att förbättra kommunikationerna genom breddning av vägarna och utbyggnad av vägnätet. Det faller sig dock ogörligt att utan en mera ingående undersökning kunna bedöma vilket slag av kommunikationslinjer som bäst kan tjäna det syftemål, som här ovan diskuterats.

Flykten från landsbygden bekämpas effektivast genom att utveckla landsbygdens ekonomiska och kulturella förhållanden. För befolkningen i bygder med stora avstånd, som sakna snabba och effektiva kommunikationsförbindelser, är det naturligtvis av stort värde, att samhället verkligen visar att det känner ansvar även för dessa trakter och vidtager åtgärder för att på bästa sätt lösa detta för medborgarna viktiga problem.

Med stöd av vad som anförts föreslås,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående utbyggnad av kommunikationsnätet i norra Värmland med beaktande av ovan anförda.

Stockholm i januari 1946.

Gösta Kempe.

Aug. Spångberg.

Harald Hallén.

Manne Ståhl.

H. E. Nordström,
Torsby.

Carl Björling.

Osc. Werner.

Gustaf Nilsson,
Kristinehamn.

Hildur Humla.