

**Nr 226.**

Av herr **Pehrsson-Bramstorp m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till nyanläggning av bygdevägar och av ödebygdevägar.*

Den svenska landsbygden är i många hänseenden eftersatt. Lönsamheten inom landsbygdsnärningarna är i regel svagare än inom stadsmannanärningarna och därför bli levnadsvillkoren för landsbygdens folk torftigare än för befolkningen i städer och tätorter. Man får under sådana förhållanden icke förvåna sig över att folkflykten från jordbruket och landsbygden fortsätter. Folkmängdssiffrorna från förra året visa, att denna folkflykt under året fortsatt i starkt ökad omfattning. Inför de framtidsperspektiv, som härvidlag skymta, torde det icke vara oberättigat att använda ett så starkt uttryck som katastrofalt om denna folkströmning till tätorterna från landsbygden. Orsakerna härtill äro av mångskiftande natur, men en ingalunda oväsentlig faktor utgör landsbygdens bristfälliga och otillräckliga vägväsen.

Vägnätet på landsbygden är icke på långt när så vittgrenat som det borde vara för att de mera avlägset liggande bygdernas befolkning skola kunna få den förbindelse med yttervärlden, som är nödvändig. Många byar och gårdar, särskilt i Norrland, sakna varje vägförbindelse, och även i andra trakter av vårt land är vägnätet alldeles otillräckligt. Bidrag lämnas visserligen av staten även för byggande av enskilda vägar, och även till underhållet kan statsbidrag erhållas, men medelstillgången är otillräcklig för behovet. Och även om bidrag utgår, kan den enskilda väghållningen beträffande längre vägar bli synnerligen betungande. Under krigsåren har, på grund av de stora påfrestningarna på det statsfinansiella läget, knappheten på medel för detta ändamål varit särskilt stor. Följden har blivit den, att ett stort antal enskilda vägföretag måst uppskjutas, då bidrag icke kunnat erhållas.

Krigstidens svårigheter ha gjort sig gällande även i fråga om de allmänna vägarna. Underhållet har på grund av medelsbristen måste eftersättas, och därför har kvaliteten på vägbanorna starkt försämrats. Även nybyggnader eller ombyggnader av allmänna vägar ha måst uppskjutas. Nu, när krigsåren äro förbi, kunna vi åter börja tänka på att låta de fredliga samhällsuppgifterna träda i förgrunden. Detta gäller även vägväsendet. Här finnas mycket stora arbetsuppgifter att fullfölja, när det gäller förbättring av landsbygdens vägar, både de allmänna och de enskilda.

Det är givetvis motiverat, att huvudvägar för den genomgående trafiken byggas och väl underhållas, men vi anse det riktigt att arbeten med att rätta och bredda vägar, som redan förut äro någorlunda tillfredsställande, icke få gå före ordnandet av vägar till dem som helt sakna sådana. Ty lika viktigt som det är att goda huvudvägar byggas, lika viktigt är det att andra vägar byggas och underhållas, detta gäller såväl bygde- och ödebygdsvägar som enskilda vägar. Goda och väl underhållna vägar äro en nödvändighet för folkhushållet. Näringslivets utveckling och framåtskridande på landsbygden hänger samman med att vägnätet förbättras och utvidgas. Utan vägar i gott skick överallt där sådana behövas blir det inte möjligt att forsla fram jordbrukets och skogsbrukets produkter till huvudvägarna eller järnvägarna och inte heller att transportera hem de förnödenheter, som krävas på de skilda gårdarna. Ur ekonomisk synpunkt är ett gott vägväsen av vital betydelse. Men även ur andra synpunkter är detta nödvändigt. Det behövs vägar, då sjukdoms- eller olycksfall inträffat och de sjuka snabbt behöva komma under läkarvård. Det behövs vägar för att bryta isoleringen i de avlägsna bygderna och låta deras befolkning komma i kontakt med människorna i andra trakter. Och det behövs också trafikmedel för dessa ändamål. Busslinjerna, som betytt så mycket för att bryta bygdernas isolering, måste ytterligare utbyggas.

Det är därför ett viktigt landsbygdsintresse, att nätet av bygde- och ödebygdsvägar jämte enskilda vägar snabbast möjligt utbygges och förbättras. Ökade anslag för byggande och underhåll av såväl allmänna vägar som enskilda vägar måste beviljas. Vidare är det av yttersta vikt att vägbyggandet sker i forcerad takt. Många planerade vägbyggen, till vilka medel redan anvisats, ha icke kommit till utförande, emedan byggnadstillstånd icke kunnat erhållas.

I årets statsverksproposition redogöres för resultatet av inventeringar av behovet av såväl bygdevägar som ödebygdsvägar. Anläggningskostnaderna beräknas för bygdevägarna till 200 milj. kr. och för ödebygdsvägarna till 125 milj. kr. Då är att märka, att man i detta sammanhang påpekat, att dessa kostnadssiffror ange det omedelbara behovet av nya dylika vägar. I propositionen uppges vidare, att medelförbrukningen för nyanläggningen av bygdevägar under budgetåret 1945/46 endast uppgick till 1 810 000 kr. och för nyanläggning av ödebygdsvägar till endast 1 086 000 kr.

För det nämnda budgetåret anvisades till nybyggnad av bygdevägar 4 milj. kr. och för nybyggnad av ödebygdsvägar 1,8 milj. kr. och under innevarande budgetår resp. 8,5 och 3,3 milj. kr. För nästa budgetår begäres resp. 8,5 och 3,5 milj. kr. Åtminstone för budgetåret 1945/46 ha således de anslagna medlen icke förbrukats, vilket beror därpå, att de uppgjorda vägförslagen i vissa län under hänvisning till bristen på arbetskraft icke blivit igångsatta. Som en detalj, men en betecknande sådan kan påpekas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om det omedelbara behovet

av ödebygdsvägar uttalar, att om man anslog 4 milj. kr. om året, skulle man under loppet av tio år endast inhämta den under krisåren uppkomna eftersläpningen, som inträtt i den före kriget följda takten i vägbyggandet.

De siffror, som här återgivits, förtjäna att noggrant beaktas. Det omedelbara behovet av vägar i de glest befolkade bygderna beräknas kosta ca 125 milj. kr. och behovet av nya vägar i de trakter, där bygdevägnätet är glest, till 200 milj. kr. Med den arbetstakt, som ligger till grund för beräkningarna av medelsäskandena för nästa budgetår, måste man räkna med att det kommer att dröja 30 å 40 år, innan de nu omedelbart behövliga vägarna kunna göras färdiga. Arbetskraftens sysselsättning i andra arbeten medför måhända — om icke särskilda åtgärder vidtagas — att arbetena åtminstone under några år framåt icke kunna utföras ens i det nu beräknade tempot. Å andra sidan kan naturligtvis en viss forcering komma att äga rum, ifall det skulle inträffa en period med knapp tillgång på arbetstillfällen.

Man kan förstå, att de vägfattiga och i all synnerhet de väglösa bygdernas folk med minst sagt blandade känslor göra sig förtrogna med det förhållandet, att det kommer att dröja 30 å 40 eller på vissa håll kanske ända upp till 50 år, innan de kunna erhålla vägförbindelser. Man kan icke förundra sig över att de anse läget hopplöst och betrakta sig själva nära nog som en pariasklass i samhället.

Att ungdomen under sådana förhållanden lämnar hembygden är fullt förklarligt. Det strävsamma livet i de väglösa bygderna med strapatser vid sjuk- och olycksfall o. s. v. tvingar den till att söka sin utkomst i städer och samhällen. Då dessa människor på sin gamla bosättningsort ha sysselsättning i jord- och skogsbruk, innebär deras förflyttning en onödig koncentring av befolkningen till städer och tätorter. Då å andra sidan skogsbruket behöver arbetskraft, blir det nödvändigt att söka förmå folk att lämna sina hem och i särskilda skogsarbetarbstäder många mil från hemmen utföra sitt arbete i stället för att som förr vara bosatta i skogsbyarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen talar om en viss eftersläpning i vägbyggnadsarbetet under kriget. Här är det i själva verket fråga inte blott om en eftersläpning under kriget utan om en enastående eftersläpning i de senaste decenniernas framstegsarbete, som ägt rum till medborgarnas fromma. Här är det fråga om en grupp människor, som i detta sammanhang glömts bort. Både av rättviseskäl och med hänsyn till landsbygdens näringsförhållanden krävs att denna eftersläpning snarast inhämtas. En period på högst tio år för genomförandet av de nu behövliga bygde- och ödebygdsvägarna synes böra bli rättesnöret i stället för den av myndigheterna tänkta på 30—50 år.

Behovet av arbetskraft är som bekant just nu mycket stort i vårt land, och naturligtvis kan man hänvisa härtill, om man inte är besjälad av en tillräckligt stark önskan att bringa hjälp i tid. Men en närmare eftertanke

säger, att detta argument icke kan få bli avgörande. En viss överflyttning av arbetskraft från andra områden blir naturligtvis nödvändig. En avvägning mellan olika intressen måste göras. Om arbetenas angelägenhetsgrad kunna meningarna vara delade, men det gäller här arbeten av den yttersta betydelse för den svenska landsbygdens ekonomiska utveckling liksom även för den kulturella. Det torde för övrigt finnas möjlighet att i hög grad nedbringa behovet av arbetskraft vid byggandet av vägar. De stora vägbyggnadsmaskiner, som särskilt kommit till användning under krigföringen, ha enligt vederhäftiga uppgifter visat sig inbespara arbetskraft i så hög grad, att denna utgör endast en mindre del av vad som erfordras vid helt manuellt vägarbete. Det är oss bekant, att enskilda företag från de krigförande förvärvat och till Sverige hemforslat sådana maskiner. Under sådana förhållanden bör det icke få anses uteslutet, att staten anskaffar ett antal sådana och med hjälp av dessa forcerar byggandet av ödebygdsvägar. Uppenbart är emellertid att den utvidgning av investeringsarbetena på vägar, som här föreslås, måste kompenseras av en väsentlig minskning i omfattningen av mera kapitalkrävande investeringsuppgifter, såsom t. ex. bostadsbyggande i tätbebyggda samhällen.

Med anledning av vad som sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta dels att anvisa för budgetåret 1946/47 ett reservationsanslag av 14,5 miljoner till nyanläggning av bygdevägar och ett reservationsanslag av 9,5 miljoner till nyanläggning av ödebygdsvägar, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte i frågor, som gälla arbetsmarknaden, vidtagna åtgärder i syfte att i överensstämmelse med anslagsökningen och redan disponerade men icke använda medel forcera nyanläggningen av bygde- och ödebygdsvägar.

Stockholm i januari 1947.

*A. Pehrsson-Bramstorp.*

*Hjalmar Svensson*  
i Grönvik.

*Gunnar Hedlund.*

*Per Svensson*  
i Stenkyrka.

*P. J. Edberg.*

*I. Pettersson*  
i Rosta.

*J. H. Johansson*  
i Norrfors.

*Anders Pettersson*  
i Dahl.

*Osc. Werner.*

*Rob. L. Jansson*  
i Aspeboda.

*Gustaf Svensson*  
i Vä.

*Per Persson,*  
Norrby.

*K. A. Ryberg.*

*Victor J. Mattsson.*

*Axel Rubbestad.*

*J. W. Pettersson*  
i Norregård.

*Aron Gustafsson*  
i Lekåsa.

*Arvid Jonsson*  
i Skedsbygd.

*E. Pettersson,*  
Ersbacken.

*Hj. R. Nilson*  
i Spånstad.

*Nils G. Hansson*  
i Skegrie.

*C. O. Carlsson*  
i Bakeröd.

*Ivar Johansson*  
i Mysinge.

*Knut Stenvall.*

*Gunnar Larsson*  
i Luttra.

---