

Nr 36.

Av herr **Hansson** i Skediga, om utredning angående sättet för statens övertagande av de enskilda vägarna.

För att en sund balans skall bevaras inom vårt samhälle, är det nödvändigt att landsbygdens avfolkning icke går för långt. Den hittills skedda utflyttningen har nu nått en gräns, utöver vilken den icke kan fortsätta utan att landsbygden skall löpa allvarlig risk att utarmas både ekonomiskt och kulturellt. Det är ett känt faktum, att när väl uttunningen nått ett visst stadium, förstärker den sig själv i olika avseenden. Det blir dyrare att hålla vägar, postgången försämras, skolor måste nedläggas, trivselen försvinner och allt detta leder till ytterligare avflyttning. Det råder knappast någon tvekan att man på åtskilliga platser i landet nått detta tillstånd, där avfolkningen fortsätter icke på grund av att det saknas jord att bruka eller arbetstillfällen utan på grund av avflyttningens inneboende mekanism. I avfolkningens spår uppstå ödegårdar som numera icke utgöra någon sällsynt företeelse i svenska bygder.

En i hög grad bidragande orsak till denna utveckling är bristen på eller den alltför ringa förekomsten av vägar i främst glesbygderna. Att dra fram vägar till mera avsides liggande gårdar ställer sig alldeles för kostsamt för vederbörande ägare. Visserligen utgår statligt bidrag till såväl byggande som underhåll av enskilda vägar, men förutsättningen härför är att vägen leder till minst tre fastigheter. Vägar till enstaka gårdar äro icke bidragsberättigade utan få bekostas helt av brukarna själva. Det är givet att det inte är lätt att finna personer och familjer, som äro villiga att på dessa villkor bo kvar eller bosätta sig på mera avsides belägna jordbruk. Det är denna omständighet som gör att så många gårdar läggas för fädot. Man skall icke tro att det är betydelselöst att jordbruk på detta sätt överges, allra minst i nuvarande läge, då alla krafter måste inriktas på att höja livsmedelsproduktionen och öka huggningarna av ved och timmer. Den folkgrupp det här rör sig om gör en så värdefull insats i folkhushållets tjänst, att man bör söka bevara den i största möjliga utsträckning.

Statsmakterna ha numera övertagit både byggande och underhåll av allmänna vägar. Frågan är emellertid om inte tiden är inne att förstatliga även de enskilda vägarna. Man kunde lämpligen tänka sig att staten bekostade vägbyggande och underhåll, bortsett från förslagsvis de sista hundra meterna till bostaden, medan fastighetsinnehavaren själv borde svara

för nämnda vägsträcka. Rent tekniskt torde genomförandet av ett dylikt förslag inte möta några större hinder. Vägförvaltningarna ha som bekant erhållit en synnerligen rymlig organisation, och även deras maskinpark är ganska omfattande. Kostnaderna borde när allt kommer omkring icke behöva bli avskräckande.

Det bör i detta sammanhang påpekas att staten icke enbart skulle åsamkas ökade utgifter, utan att det allmänna även skulle göra en del vinster. Genom att vägar dragas fram stiger markens värde, och därmed ökas skatteintäkterna. Framför allt skogen kan tillgodogöras på ett bättre sätt, och det betyder större inkomster och nya skattekällor. Jordens avkastning, både när det gäller livsmedel och skogsprodukter, kan utnyttjas till vinst för hela samhällsekonomin.

Med anledning av det anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsamt utredning angående sättet för statens övertagande även av de enskilda vägarna.

Stockholm den 15 januari 1948.

K. E. Hansson,
Skediga.
