

Nr 191.

Av herr **Hansson** i Skediga **m. fl.**, om statens övertagande av underhåll och byggande av enskilda vägar på landsbygden.

I en föregående år framförd motion begärdes en skyndsam utredning angående statens övertagande av de enskilda vägarna på landsbygden. Staten borde svara för såväl underhåll som byggande av enskilda vägar intill 100 meter från vederbörande fastighets bostadshus. Riksdagen avlog motionen, sedan den efter remiss till olika myndigheter avstyrkts av bland annat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsen motiverade sitt ställningstagande med att statens övertagande av de enskilda vägarna skulle leda till en alltför stor och dyrbar organisation. Det vill emellertid synas som om denna myndighet lagt alltför stor vikt vid de ekonomiska och organisatoriska svårigheter förslaget förverkligande måhända skulle medföra och mindre tänkt på de näringspolitiska och befolkningsmässiga konsekvenser dåliga vägar eller inga vägar alls ha för glesbygdernas folk.

Följderna av denna negativa inställning till nödvändigheten att bygga vägar och förbättra kommunikationerna inom dessa områden bli fortsatt avfolkning av landsbygden och en stark tillväxt av städernas antal och folkmängd. Det är ingenting att förvåna sig över och än mindre att klandra, att de väglösa byarnas folk söker sig därifrån till trakter med bättre kommunikationer. Det är strängt taget ägnat att väcka större förvåning, att så många stannat kvar så länge med så bristfälliga vägförbindelser, som alljämt finnas i vidsträckta områden i vårt land. Förhållandena i dessa bygder påminna i detta avseende om dem som rådde före bilismen på hela den svenska landsbygden. Glesbygderna ha på ett ödesdigert sätt kommit efter i den snabba utveckling, som ägt rum på det kommunikationstekniska området. Detta gäller inte minst rationaliseringen av vägbyggnadsarbetet genom tillkomsten av effektiva vägmaskiner, som på ett revolutionerande sätt spara in manuell arbetskraft. Tack vare kapaciteten hos dessa maskiner torde med en väl genomförd planering statens övertagande av byggande och underhåll av enskilda vägar inte behöva medföra den utbyggnad av organisationen, som på sina håll befaras.

Det måste framstå som en utomordentlig betydelse, att det alljämt finnes en inte alltför liten bofast befolkning i våra skogsbygder. I annat fall försvaras eller omöjliggöres huggning och framkörning av ved och timmer, råvarorna för våra viktigaste exportprodukter. Skogen är vår viktigaste naturtillgång och kommer att så förbli inom överskådlig framtid. Det välstånd vårt land uppnått bygger till största delen på skogen och dess förädlade

produkter. Det kan då icke vara förnuftigt, att statsmakterna medvetet medverka till en utveckling, som leder till fortsatt avfolkning av de skogrika bygderna och därmed äventyrar både skogens vård och avverkning till allvarlig skada för efterkommande släkten. Det borde inte möta oöverstigliga hinder att bygga de vägar, som skogsbygderna behöva både för att befolkningen skall få bekväma förbindelser med andra trakter och för att skogens produkter skola kunna forslas fram till förädlingsindustrierna.

Det kan ifrågasättas om det är en klok politik att låta en avsevärd del av vårt lands befolkning hopa sig i några få stora tätortsbildningar och därmed skapa de trafikproblem, som följa av en sådan utveckling. Det förefaller vanligt folk förnuftigare att offra några tiotal miljoner kronor på vägbyggen i våra skogsbygder än att kasta ut hundratals miljoner kronor på trafikapparaten i en storstad. Det kan inte råda någon tvekan om att ur hela folkhushållets synpunkt det är värdefullare att sörja för vägar i skogsbygderna, varigenom landets naturtillgångar kunna tillgodogöras.

Att bristen på vägar är en verklighet och att den leder till snabb avfolkning av dessa områden framgår inte minst av de ständigt återkommande tidningsnotiserna om övergivna byar och gårdar. Kunna innebyggarna inte frakta sina produkter till mejeri, slakteri och såg eller få sina förnödenheter forslade till sig med bil, måste de så småningom ge upp, även om odlingsbar jord finnes och förutsättningarna för en lönande jordbruksdrift i övrigt äro goda. Man kan fråga sig, om ett land i längden har råd att låta bostäder och ekonomibyggnader förstöras och odlad jord falla i vanhävd.

Det är hög tid att verkliga krafttag tagas av statsmakterna för att förbättra vägförbindelserna i glesbygderna. Åtskilligt av vad som är på väg att förloras kan återvinnas, och mycket återstår att göra. I vårt nordligaste län sakna inte mindre än 2 600 jordbruksfastigheter utfartsvägar. Förhållandena äro gynnsammare i övriga län, men det ger ett mått på omfattningen av den uppgift som måste lösas, om icke avfolkningen av skogsbygderna skall medföra allvarliga rubbningar både i befolkningsmässigt och näringsekonomiskt avseende.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning angående statens övertagande av underhåll och byggande av enskilda vägar på landsbygden efter de riktlinjer som i motionen angivits.

Stockholm den 24 januari 1950.

K. E. Hansson,

Skediga.

Hj. R. Nilson

i Spånstad.

David Boman

i Stafasund.

C. O. Carlsson

i Bakeröd.