

Nr 361

Av herr **Ohlin m. fl.**, *angående landsbygdens näringsliv och övriga vitala problem.*

Folkomflyttningen i vårt land från landsbygden till städer och tätorter har sammanfattats och analyserats i en mångfald utredningar och i olika sammanhang återgivits i riksdagstrycket. Den torde i sina huvuddrag vara känd. Jordbruk med binärningar hade år 1880 sin största folkmängd med 3 120 000 personer. Trots att hela befolkningen fram till 1950 ökats från i runt tal 4,66 till 7,0 milj. hade jordbruksbefolkningen under samma tid minskats till 1 674 000. Under senare år har folkomflyttningen fortgått i stegrad tempo. För närvarande beräknas endast 17,3 % av totalbefolkningen ha sin utkomst av jordbruk med binärningar. Olika prognoser pekar dels på en fortsatt nedgång av jordbruksbefolkningen och dels på en ogynnsam förskjutning av ålderssammansättningen. Sålunda skulle enligt professor Wahlund jordbruksbefolkningen år 1960 ha gått ned till 1 126 000 för att år 1970 ha sjunkit till 733 000. Den senare siffran är självfallet osäker för att inte säga otrolig. Enligt samma prognos skulle år 1960 nära en tredjedel eller 344 000 personer vara över 60 år. Motsvarande prognossiffra för 1970 är 322 000 personer eller drygt två femtedelar av hela jordbruksbefolkningen. Antalet personer mellan 20 och 40 år anges till 226 000 år 1960 och 170 000 år 1970.

Vad en prognos beträffande antalet jordbruk vid ovan berörda tidpunkter ger för resultat beror på hur man bedömer jordbruksbefolkningens rekrytering av ungdom från andra folkgrupper. Dr Odd Gulbrandsen, som antagit att bortrationaliseringen av brukningsdelar i huvudsak skall motsvara den nuvarande jordbruksbefolkningens nedgång, kommer till det resultatet att vi år 1970 inte skulle ha kvar mera än ca 190 000 brukningsdelar.

Ytterligare ett par uppgifter må angivas. Den ena är att antalet jordbruk f. n. anses minska med 10 st. per dag. Den andra är att befolkningsprognosen synes antyda att det om 10 à 15 år bor lika många människor i Stor-Stockholm som i hela den svenska ströbebyggelsen.

Det finns anledning tro att den frihet som bilismen ger många människor att välja bostad utanför tätorterna, den ökade fritiden och den för många familjer bättre miljö — inte minst för barn och ungdom — som landsbygden kan erbjuda kommer att skapa ett ökat intresse för landsbygden som boplats. Det ligger även nära till hands att en del ungdomar

ur andra eller tredje generationen vänder tillbaka till landsbygden för att där bedriva olika slag av verksamhet. Man bör ej glömma att den ogynnsamma ålderssammansättningen inom jordbruksbefolkningen kommer att avlösas av ett skede då övervägande ungt folk tar ledningen inom jordbruket och på landsbygden över huvud taget. Där finns då ett måhända växande utrymme för unga människors aktivitet och pionjäranda. Ungdom med sådan inriktning kan lockas att återvända till jordbruket eller att ägna sig åt annan verksamhet på landsbygden. Därmed kommer de depressiva tendenser som präglat landsbygden att upplösas eller vändas i sin motsats.

Men ovan antydda tendenser kan endast slå igenom på något längre sikt. Som de inledningsvis anförda siffrorna visar står vi nu i ett läge, där starka krafter som driver människor bort från landsbygden alltjämt bryter sig mot nya tendenser. Bristande framsynthet och fastlåsnings vid gamla positioner i fråga om lagstiftning, lagtillämpning och allmän inställning till landsbygden från myndigheternas sida kan leda till betydande övergångssvårigheter både för landsbygden och för tätorterna.

Ända fram till mitten på 1940-talet har folkvandringen från landsbygden inte i väsentlig grad minskat antalet jordbruk. Den under 1800-talets förra del starkt utvidgade fattigbebyggelsen i form av småtorp och backstugor har avvecklats. Samtidigt har antalet lantarbetare vid de större gårdarna oavbrutet minskats. Detsamma gäller »tjänare i husbondens tjänst» och antalet hemmavarande familjemedlemmar. Under de sista 10 å 15 åren har däremot ett stort antal småbruk upphört som självständiga brukningsdelar. I de flesta fall bor emellertid de gamla ägarna ännu kvar på gårdarna. Bebyggelsen har ännu inte brutits ned. Såsom framgår av de anförda prognoserna kan man emellertid räkna med att även boplatserna vid ett stort antal småbruk kommer att försvinna under de närmaste 10 å 15 åren om inte de nya tendenserna beträffande landsbygdens utveckling hinner att göra sig gällande. Så långt möjligt bör en dylik nedbrytning förebyggas. Vi kommer i ett senare avsnitt av denna motion att behandla frågan om en friare bebyggelse på landsbygden. Här skall blott understrykas att i den mån mindre brukningsdelar inte kan bevaras som fristående jordbruk bör man ändå så långt möjligt slå vakt om de stämmingsvärden och de grundläggande arbeten som nedlagts på tomter och i trädgårdar för en renoverad eller helt ny bebyggelse. Detta naturligtvis i den mån boplatserna ligger så till att arbete finnes inom rimliga avstånd.

Det är som ovan berörts troligt att de nuvarande prognoserna för nedgången i jordbruksbefolkningen och i antalet brukningsdelar på litet längre sikt är överdrivet pessimistiska. Men även om så i viss mån skulle vara fallet synes bortrationaliseringen av brukningsdelar ändå få en sådan omfattning, att man måste tvivla på att vi med vår nuvarande lagstiftning och med den lagtillämpning som nu äger rum kan möta 1960-talets utveckling på bästa möjliga sätt. Den kommande händelseutvecklingen kan

inte bedömas enbart med stöd av genomsnittssiffror för hela riket. I realiteten är det framför allt vad som händer i de olika bygderna som är av avgörande betydelse. Redan nu är det så att en del mindre gårdar blir obrukade eller helt öde. Andra samlas upp av lantbruksnämnderna utan att dessa kan återinpassa dem i bygdens liv. Redan nu har dessa nämnder över 50 000 hektar, mest skogsmark. Man löser inte bygdernas problem genom en dylik markhamstring från det allmännas sida. Hela den lagstiftning som berör jordbrukets rationalisering är enligt vår mening mogen för en översyn. Med det sagda vill vi naturligtvis inte ha sagt att en minskning av brukningsdelarnas antal inom jordbruket alltid är att beklaga. Den kan tvärtom vara en förutsättning för en tillfredsställande levnadsstandard.

Vi sammanfattade år 1954 från folkpartiets sida våra principiella synpunkter på jordbrukets prisfrågor. Vad som sedan beslutats och de erfarenheter som vunnits föranleder f. n. ingen ändring i vår allmänna inställning. Jordbrukets organisationer synes, trots vissa ogynnsamma förhållanden på världsmarknaden, i stort sett lyckats väl med sin uppgift att handha det nya prissystemet, och beträffande själva prissättningen skall enligt de fattade besluten en omprövning ske nästa år.

För trädgårdsnäringens del återstår åtskilligt att göra. Det gäller bl. a. undervisningen. Den 8 oktober 1954 tillsatte jordbruksministern en utredning angående trädgårdsskolornas organisation. Ett betänkande avlämnades hösten 1956. Utredningen föreslog bl. a. utbildning för jordbrukare med fruktodling som bisyssla, kurser för aktivt arbetande trädgårdsmän, lärlingsutbildning och samarbete mellan trädgårdsskolor och enhetsskolan. Förslagen har ännu icke föranlett någon åtgärd, möjligen beroende på att man inväntar pågående utredningar om lantmannaskolor och högskoleutbildning. Frågan är dock, om icke trädgårdsskoleutredningens förslag kan bli föremål för beaktande, främst då sambandet mellan trädgårdsskolor och enhetsskolans undervisning, oavsett övriga utredningar. Enligt ett i dagarna till Stockholms stad överlämnat förslag föreslår yrkesskoleöverstyrelsen, att trädgårdsundervisning skall få meddelas för lärjungar i Stockholms stad i klass 9 y och en frivillig påbyggnad 10 y. Undervisningen skulle då äga rum på Experimentalfältet. Yrkesskoleöverstyrelsens förslag synes oss vara en lösning, som även bör kunna praktiseras på andra håll, framför allt i trakter, som har tillgång till handelsträdgårdar och trädgårdsskolor.

Såsom i olika sammanhang framhållits från folkpartiets sida bör frågan om gränsskydd och annat stöd till trädgårdsnäringen behandlas på samma sätt som i fråga om jordbruket och industrien. Detsamma gäller stöd till rationalisering. Enligt nuvarande bestämmelser kan lånegarantier för rationalisering endast beviljas till företag, som förutom företagaren sysselsätter högst en helårsanställd person. Statligt garanterade lån till rationaliseringar bör dock även beviljas till större företag inom trädgårdsnäringen,

sådana som förutom företagaren sysselsätter två helårsanställda personer, eftersom dessa företag har större förutsättningar för en effektiv rationalisering. Statsgaranterade lån bör även beviljas för uppförande av lagerhus m. m., vilket trädgårdsnäringen är i stort behov av. Särskilda motioner föreligger i dessa ärenden.

Den 2 maj 1956 beslöt riksdagen att medgiva trädgårdsnäringen gottgörelse för av dess yrkesutövare erlagd skatt på bensin för jordfräsar samt att den erlagda bensinskatten skulle tillföras en särskild fond att avräknas mot automobilskattemedlen. Användningen av restitutionsmedlen skulle ske enligt samma grunder som gällde för fiskerinäringen. Så har dock ej till alla delar skett. Medlen får ej användas till organisationsarbete eller till fasta anläggningar såsom packnings- och sorteringslokaler och ej till konsumtionsbefrämjande åtgärder. En bättre organisation skulle dock ej fördyra utan troligen förbilliga trädgårdsprodukterna. Om medlen fick användas till konsumtionsbefrämjande åtgärder, skulle avsättningen öka genom bättre förpackningar, bättre sorteringsmöjligheter etc.

En utredning om och översyn av dessa bestämmelser är önskvärd. Denna bör även taga ställning till frågan om de restituerade medlen skall betraktas som statens eller trädgårdsnäringens tillgångar.

Såsom folkpartiet framhöll i sitt program 1954 står landsbygdens samhällsliv och dess näringsliv i nära samband med skogshanteringen. Som råvara kommer med all säkerhet träet att även i framtiden behålla sin ställning, och våra skogstillgångar kommer därför också i fortsättningen att vara av den största betydelse. Som folkpartiet i olika sammanhang framhållit bör vi rusta upp våra resurser på olika områden för att bättre tillvarata de möjligheter, som våra skogstillgångar utgör. Det gäller bl. a. återväxtens tryggnad, ungskogarnas vård, ökad plantproduktion samt en fortgående forskning.

En väl utbyggd yrkesundervisning är en av förutsättningarna för rationell skogsvård. Framför allt är det av stor betydelse, att ägarna till våra enskilda skogar, som omfattar cirka hälften av den svenska skogsarealen, beredes möjlighet till skoglig utbildning i större utsträckning än hittills. Ett ökat stöd till skogsvårdsstyrelserna för kursverksamhet är ett alltmer trängande önskemål.

En annan angelägen uppgift är också att möjliggöra skoglig samverkan inom vårt bondeskogsbruk. Sambruksföreningarna på olika håll i landet, kanske främst inom Jämtlands län, har visat att sådan samverkan kan åstadkommas utan tvingande lagbud. En förutsättning är dock att skogens arrondering är något så när tillfredsställande. Det är därför av den största betydelse att 1954 års fastighetsbildningskommitté kommer fram till ett enklare och snabbare förrättningsförfarande då det gäller skogskompletteringar och ägoutbyten för att åstadkomma bättre arrondering av vår skogsmark.

Med folkminskningen inom jordbruket och dess binärningar har även handel och servicenäringar förlorat en stor del av sitt ekonomiska underlag ute på landsbygden. Motorismens utbredning och befolkningens större rörlighet gör också att de som bor kvar på landsbygden i större eller mindre utsträckning kan förlägga en del av sina inköp i närmaste tätort. Detta gäller särskilt specialartiklar av vilka man har mera att välja på i tätorternas butiker. En lanthandlare med sina intimare förbindelser med kundkretsen borde dock kunna försälja en del dyrare artiklar, hushållsmaskiner, radio och TV etc. mot priskurant. Detta förutsätter emellertid att han har möjlighet att lämna samma kredit som den större affären i tätorten — en förutsättning som ofta saknas totalt. Nästan alla jordbrukets produkter passerar nu förädlingsstället eller partihandelscentralen i någon tätort innan de kommer tillbaka till landsbygden. Resultatet av den här antydda utvecklingen har blivit en kris för lanthandeln.

Det är emellertid uppenbart att denna inte kan undvaras. I stort sett är landsbygdens husmödrar alltjämt beroende av att ha en affär inom räckhåll. På ett sätt är det så mera nu än förr eftersom självhushållet har avvecklats, förrådshushållning inskränkts och varusortimentet även i ett vanligt hushåll ökat. Det hör därför till ett av landsbygdens viktigaste problem i fråga om både service och trivsel att lanthandeln kan upprätthållas. De förnyade förhållanden som motoriseringen medfört har för övrigt positiva inslag även för lanthandeln. När moped, motorcykel eller bil finns i nästan varje hem kan även en lanthandel betjäna ett större område. Det förekommer också redan nu att lanthandlare tar upp order per telefon från avlägset boende kunder och kör ut varorna med bil en eller två gånger i veckan sedan affären stängts på kvällen. Den ökade trafiken innebär också att personer som bor i tätorter men regelbundet trafikerar landsbygden kan göra uppköp i dess affärer. Moderna butiksinredningar och kylteknik i förening med den service som partihandeln tack vare motorismen kan bestå detaljhandlarna på landet gör också att de kan hålla färskvaror och ett i övrigt aktuellt varusortiment lika bra som i affären i tätorterna. I den mån som bebyggelsen på landsbygden ökar, växer självfallet underlaget för all slags serviceverksamhet. Bensinstationer och motell, kaféer och pensionat kan få goda affärslägen i en reorganiserad landsbygd. Det är emellertid av vikt att landsbygdens fördelar i fråga om tomtpriser, lägre lokalkostnader, på landet producerade varor etc. utnyttjas. Det är en fråga om solidaritet och framsynthet bland landsbygdens folk till gagn för alla som kan och vill bo där.

Till stor del är lanthandelns problem en fråga om rationalisering, upprustning och anpassning. Vad här sagts om lanthandeln gäller i princip många andra mindre företag av servicekaraktär på landsbygden.

Vi vill i detta sammanhang erinra om bygdekvarnarna. Handelsförmalningen koncentreras numera till de stora företagen, medan bygdekvarn-

arna får taga hand om löneförmalning och foderförmalning. Den ökade rörlighet, som blir följderna av att allt fler jordbrukare övergått från hästar till traktorer, medför, att kvarnarna kan betjäna större områden. Detta får till följd, att ett visst urval förekommer, då det gäller kvarnarnas kapacitet och kvalitet. Löneförmalningen sker snabbare och effektivare vid de något större bygdekvarnarna. Jordbrukaren kan därifrån föra med sig den färdiga varan hem efter en kort väntetid, vilket inte alltid är möjligt vid de mindre bygdekvarnarna. Många anser det därför lönande att fara en något längre sträcka till en större kvarn, eftersom endast en resa då blir nödvändig.

Under en tid har hemkvarnarna medfört ett betydande avbräck i bygdekvarnarnas verksamhet. I och med att arbetskraften vid gårdarna minskats samtidigt som man alltmera övergår till sammansatta foderblandningar har bygdekvarnarna fått vidgade uppgifter. Det förutsätter att kvarnarna skaffar sig den utrustning som behövs både för betning och rensning av utsäde och för foderblandningar. Därtill behövs ingående varukännedom och möjlighet att hålla de varusortiment som behövs och garantera den kvalitet på blandningar som önskas. Kanske även transportererna i många fall kan övertagas av en väl utrustad bygdekvarn. Även i detta fall är det alltså fråga om rationalisering, utrustning och anpassning.

Av statsmakterna bör i varje fall kunna fordras att man inte försvårar bygdekvarnarnas ställning under en svår övergångstid såsom skett med förmalningsavgiften. Denna försvagar deras konkurrensläge, orsakar mycket arbete och belastar samtidigt även det mindre jordbruket.

Sedan gammalt har kvarnrörelse och sågverksrörelse ofta bedrivits i kombinerade företag. Anledningen var givetvis att båda dessa verksamhetsformer var beroende av vattenkraften samt att kvarnrörelsen hade sin högsäsong under höst och vinter under det att sågningen försiggick under vår och försommar. Även de mindre sågverken är ett värdefullt inslag i landsbygdens näringsliv som i största möjliga utsträckning bör bevaras.

De svårigheter som drabbat landsbygden i allmänhet på grund av ändrade kommunikationer och minskade möjligheter för servicenäringar och andra småföretag har i ännu högre grad gjort sig gällande i våra skärgårdsdistrikt. De mindre företag som finnes och som var för sig sysselsätter ett i förhållande till befolkningen i sin helhet ganska litet antal arbetare — båtvarv, motorverkstäder, konservfabriker, redskapstillverkare, ishandlare m. fl. — är i huvudsak beroende av det arbete som fisket och fraktfarten kan ge. En nedgång i dessa näringar sätter därför starka spår i skärgårdens hela ekonomiska liv. Skärgårdarnas problem är i särskilt hög grad en fråga om kommunikationer. Dessa behandlas i ett senare avsnitt.

Den exemplifiering av servicenäringarnas och småföretagens läge på landsbygden, som här endast antydningssvis kunnat givas, visar en bild i vilken sedan länge verkande depressiva tendenser bryter sig mot nya positiva

inslag. Den upprustning och anpassning som kräves blir i stor utsträckning en fråga om dessa företagens möjlighet att skaffa sig bättre kredit. När det gäller jordbruket har statsmakterna sedan länge beaktat denna sak genom rationaliseringsbidrag, lån, fonder och i vissa fall organisationsbidrag. Mycket talar enligt vår mening för att en omprövning utifrån vidare landsbygdsperspektiv är av behovet påkallad.

Vi har i det närmast föregående avsnittet framhållit vikten av att söka bevara de servicenäringar och de företag i övrigt som redan finnes på landsbygden och som hör intimt samman med dess näringsliv.

Under senare tid har en omfattande debatt förts om en annan sida av näringslivets lokalisering. Från vissa håll har man menat att man med en omfattande statlig organisation och ett visst mått av legalt tvång skulle kunna mildra landsbygdens svårigheter genom att plantera ut industrier på de ställen i landsorten som myndigheterna finner lämpliga. Denna debatt har enligt vår mening i betydande grad gått vilse. Var ett företag skall förläggas måste bedömas enligt rent företagsekonomiska grunder. Och om den saken torde den bransch-kunnige företagaren veta mest själv. Dessutom måste han ju själv taga det ekonomiska ansvaret för de fattade besluten. Detta utesluter emellertid inte att ingående samråd lämpligen kan äga rum både med offentliga myndigheter eller instanser och näringslivets organisationer särskilt när det gäller etablering av större företag. I många avseenden kan dessa instanser ha en vidare överblick än den enskilde företagaren. Sådant samråd sker ju också bl. a. med arbetsmarknadsstyrelsens lokaliseringsbyrå och med industriens produktionsråd. Någon statlig kommandolinje bör däremot enligt vår mening ej införas. Vi har därför också motsatt oss att en permanentad byggnadsreglering skall användas som lokaliseringsinstrument. Vid de företagsekonomiska övervägandena torde i allmänhet transportkostnader samt tillgången på arbetskraft och lönernas höjd väga tungt. Goda kommunikationer samt bevarad och utökad bosättning i en bygd kommer därför i de flesta fall att skapa betingelser för nya företag.

En annan fråga som f. n. tilldrager sig stor uppmärksamhet är primärkommunernas aktivitet för att draga till sig nya företag. I vissa fall erbjuder kommunerna stora förmåner i fråga om mark, serviceanordningar, billiga lokaler, bostäder etc. Dessa erbjudanden går ofta utöver vad den s. k. kompetensparagrafen anger om kommunernas rätt att själva vårda sina egna angelägenheter. I praktiken synes det vara så att därest ingen överklagar ett beslut så blir det bestående även om det strider mot kommunallagen. Det är säkerligen ett mycket svårt problem att draga gränsen mellan kommunala ambitioner som bör vara tillåtna och en osund konkurrens om nya skatteobjekt. Vill man ha en verklig kommunal självstyrelse måste man nog i stor utsträckning överlämna till de kommunala väljarna resp. skattebetalarna att utöva kontroll över den ekonomiska förvaltningen. Akti-

viteten på det primärkommunala planet bör också kunna modereras om myndigheter och organisationer som representerar länen intresserar sig i tillräcklig omfattning för näringsliv och bebyggelse inom de större områdena. Vad här sagts utesluter emellertid inte att en översyn av den kommunala kompetensparagrafen kan bli nödvändig, i varje fall i förtydligande syfte.

Den friare bebyggelsens problem

I det gamla bondesamhällets tid var det den enskilde, som avgjorde var och hur han ville bo. I stort sett var det bara bonden själv, som fick finna sig i att få sina bopålar nedslagna på den plats, där lantmätarna ansåg att han borde flytta ut från bygemenskapen.

Handlaren, hantverkaren, smeden, mjölnaren och backstugesittaren — alla avgjorde de själva var de ville köpa eller arrendera sin tomtplats. Problemen och fordringarna var på den tiden inte heller så stora. Kyrkan och skolan, allmänna vägen och bykällan var väl i vanliga fall de faktorer, som avgjorde tomtens placering. Och valet blev självklart en provkarta på olika individers varierande önskemål. Backstugan på landsbygden, kyrkbyn med affär och skola in på knutarna, de sakta men säkert tillväxande städerna med sina större förutsättningar till gemenskap, alla hade de sina fördelar och nackdelar med olika dragningskraft på olika individer.

I och med industrialismens genombrott blev bilden en annan. De nya fabrikerna fick en avgörande betydelse då det gällde att välja boplatser. De genom järnvägarnas tillkomst förbättrade kommunikationerna samlade i sin tur fabrikerna i järnvägssamhällen och städer. Därmed började folkomflyttningen från landsbygd till tätorterna ta fart. Samtidigt gav sig tätortsproblemen till känna. Samhällena måste ha rent dricksvatten och förses med vägar och gator. Allteftersom anspråken steg och utvecklingen gick framåt fordrades också andra gemensamma anläggningar såsom avlopp, elektrisk energi och mycket annat. Samhället ansåg sig ej längre passivt kunna finna sig i de allt större utgifterna för det allmänna, då det gällde att ordna tätortsproblemen. Slutsatsen blev, att om det allmänna skulle stå för utgifterna, så skulle också dess beslutande instanser ensamma avgöra var och när tätbebyggelse fick komma till stånd.

Genom 1947 års byggnadslagstiftning fastslogs denna princip. Genom samhälls- och byggnadsplanering av olika slag — region-, general- och detaljplanering — skulle myndigheterna göra sitt inflytande gällande och länka utvecklingen i sunda banor. I stort sett accepterade man glesbebyggelsen endast i den mån den var nödvändig för de speciella landsbygdsnäringsarna såsom jordbruk, skogsbruk och fiske. Man gick ut ifrån att antalet hushåll på landsbygden icke skulle öka och att nya bostadslägenheter utanför tätorterna saknade erforderligt kreditvärde. De enstaka stugorna på landsbygden skulle alltså fortfarande få finnas, dock endast under förutsätt-

ning att de inte åsamkade det allmänna några utgifter. Något egenvärde för individ eller samhälle ansågs ströbebyggelsen knappast ha. Man ströp även kyrkbyn och satsade hårt på staden eller det större samhället.

Den ovan angivna attityden från samhällets sida blev inte klart uttryckt i lagstiftningen. Genom att endast vagt definiera begreppet tätbebyggelse i byggnadslagstiftningen har man åt praxis överlåtit att utforma begreppet. Den praxis, som utvecklats, har klart missgynnat dem som velat bygga och bo på landsbygden.

Man har vid samhällsplaneringar alltför lätt att glömma, att det inte enbart är det allmännas intresse som skall tillvaratagas utan att också den enskilde är part i målet. Hur människorna vill bosätta sig, hur de vill ordna för sin framtid bör tillmätas den största betydelse i ett demokratiskt samhälle. Även om det kunde förefalla mest »rationellt» att bygga en skyskrapa i varje kommun, rymmande hela befolkningen och allt vad till livets nödortft hör, så bör det ändå finnas plats för olika lösningar av bostadsproblemet, lösningar som tillfredsställer enstöringen lika väl som bybon eller tätortsbon.

Sedan den nuvarande lagstiftningen utformades för drygt 10 år sedan har stora förändringar ägt rum. Våra ökade ekonomiska möjligheter och befolkningens konsumtionsinriktning har gjort att vårt land för närvarande är det mest motoriserade i Europa. Om denna utveckling fortsätter kommer det snart att finnas minst ett motorfordon per varje hushåll. Genom redan fattade beslut ökas den fritid, som den enskilde kan ägna åt eget produktivt arbete eller hobbyverksamhet av olika slag.

Skillnaden i produktionskostnad mellan ett eget hem och en hyreslägenhet i ett flerfamiljshus börjar utjämnas. Vad som redan inträffat talar vidare för att det bara är en tidsfråga, när den enstaka bebyggelsens svårigheter ur sanitära synpunkter står inför sin lösning.

Avståndet till arbetsplatsen spelar inte längre samma roll som förr. Då fritiden kan användas till underhåll av den egna bostaden och på så sätt medverka till billigare hyreskostnad och då den dubbla bosättningen med sommarstuga under några korta sommarmånader kan undvikas om man bor på landet står vi antagligen på nytt inför en radikal ändring i våra bostadsvanor. Strömmen från landsbygd till städer, som var betingad av arbetsplatsens lokalisering och de gemensamma anläggningarnas utnyttjande, kan genom förbättrade vägar och ökad biltäthet samt vetenskapliga insatser för avloppsfrågans lösning vändas i motsatt riktning. Mycket talar också för att det i en snar framtid blir det egna hemmet på landsbygden eller i områden utanför de nuvarande städerna som på nytt kommer att bli den mest efterfrågade bostaden.

Tanken kan synas verklighetsfrämmande i dagens svenska samhälle. I USA, som i många fall är två å tre årtionden före oss, är den i viss mån

en realitet. Frågan där är om de stora städerna skall kunna göra »come back» eller om bosättningen i egna hem runt omkring på landsbygden skall fortsätta.

Är vi beredda att möta den här skisserade utvecklingen, om och när den kommer? Bebyggelsen på landsbygden försvåras för närvarande till stor del av alla de bestämmelser som finns i den nya byggnadslagstiftningen. Den s. k. tätbebyggelseparagrafen försvårar fortfarande bosättningen på landsbygden liksom aktualitetskravet i jorddelningslagen. Båda dessa frågor har dock hänskjutits till 1954 års fastighetsbildningskommitté för översyn.

Även i övrigt synes en viss förändring i myndigheternas inställning till egnahemsbebyggelsen vara på väg.

Beträffande samhällets åtgärder för bostadsförsörjningen har under senare år vid skilda tillfällen framhållits, att man särskilt borde främja egnahemsbebyggelsen för att ge hushåll med ordinära inkomster ekonomiska möjligheter till att begagna sig av denna bostadsform. Detta angavs bl. a. av bostadspolitiska utredningen, SOU 1956:40, såsom ett motiv för bibehållande av större delen av nuvarande kapitalsubvention till enfamiljshus.

På många orter begränsas emellertid egnahemsbyggandet av höga kostnader, vilket bl. a. hänger samman med att massproduktion av småhus inte kommit till stånd. De nya byggnadsekonomiska landvinningar, som gjorts på detta område, har ännu icke kunnat fullt utnyttjas. Att enfamiljshus i t. ex. USA kan utbjudas till priser, motsvarande ungefär en och halv genomsnittlig årsinkomst för en industriarbetare, hänger i hög grad samman med den storproduktion, som här bedrives. Liknande metoder har i viss mån kommit till användning även i vårt land. Tyvärr hämmas initiativ i denna riktning från byggnadsföretagares sida ej sällan av att de kommuner, som bland sina bostadssökande har tillräckligt många egnahemsspekulanter, inte kan tillhandahålla tomtmark för produktion av egnahem i större skala. Flertalet kommuner torde inte ha lagt upp sin planering med tanke på någon större framtida omläggning av efterfrågan i här antydd riktning och tvekar att omarbete planerna, eftersom detta skulle störa pågående produktion av framför allt flerfamiljshus för tillgodoseende av det aktuella bostadsbehovet.

En viss risk synes oss föreligga att en del av de statliga ekonomiska insatserna för bostadsförsörjningen kommer att betraktas som felinvesteringar, därför att de med statligt stöd producerade flerfamiljshusen nu tillkommer under en tid då metoder för förbilligande av de mera populära småhusen redan finnes utexperimenterade och har tagits i bruk i andra länder.

Inom den svenska industrien torde det finnas intresse för att vid nyanläggningar i största möjliga mån kunna bereda de anställda möjligheter till moderna bostäder i enfamiljshus, detta för att trygga den framtida tillgången

på arbetskraft i grannskapet. Ur de anställdas synpunkter blir emellertid fastigheten ett vanskligt objekt för investering av egna sparmedel i de fall då dess värde blir beroende av närheten till en enda arbetsplats. Nedläggandet av industrier på mindre orter kan allvarligt äventyra värdet av kringliggande bostadsfastigheter. Produktionen av egnahem i större skala kan därför endast äga rum där en viss koncentration av bebyggelse och näringsverksamhet föreligger.

Utgår man från att efterfrågan på egnahem kommer att väsentligt stiga samtidigt som metoderna för rationellt småhusbyggande alltmer utvecklas, framstår planeringen för sådan bostadsproduktion som en väsentlig uppgift, som bör beaktas jämväl av de statliga myndigheterna, då deras åtgärder spelar en stor roll för förverkligandet av de kommunala planerna för bostadsförsörjningen. I de fall, då en ökad produktion och lämplig placering av egnahem synes möjlig genom samverkan mellan två eller flera kommuner, bör därför statliga myndigheter söka medverka till att sådan samplanering kommer till stånd.

Om man vill komma till rätta med den mångfald frågor, som uppkommer, då det gäller en vidgad bebyggelse på landsbygden, nödgas man konstatera att inte något av de nu använda planinstituterna är användbart annat än i begränsad utsträckning. En hela riket omfattande planering län för län med användande av de vid regionalplaneringen brukade metoderna skulle vara en alltför tidsödande och krävande uppgift i fråga om både personal och ekonomiska resurser.

Härmed är inte sagt att planeringen saknar betydelse. Att verkställa en inventering av bestående förhållanden, uppställa en prognos över hur utvecklingen på olika områden kommer att fortskrida och därefter upprätta planer för framtiden kommer i fortsättningen liksom hittills att ha sin givna plats i samhällsbyggandet. En självklar sak vid all planering bör dock vara att den sker i god kontakt med de berörda kommunernas organ och invånare. De som uppgör planerna bör vara kommunens tjänare och icke dess herrar.

Den inventering, som måste föregå all planering och ingår som ett första led i detta arbete, borde dock kunna ordnas på ett mer rationellt sätt än nu är fallet. För närvarande föres statistik, som har betydelse för planeringsändamål, inom ett flertal statliga ämbetsverk. Statistiska centralbyrån, arbetsmarknadsstyrelsen och bostadsstyrelsen har var sin bit av det gemensamma pusslet, när det gäller att kartlägga befintliga förhållanden för att rätt kunna bedöma utvecklingen. Vid planeringen nödgas man ofta genom tidsödande arbete sammanställa statistiska uppgifter, som med bättre organisation skulle kunna tillhandahållas från det allmänna utan nämnvärd kostnad. En gemensam central för uppgifterna och deras tillhandahållande bör därför snarast inrättas.

Landsbygden och kommunikationerna

Från mitten av förra århundradet och fram till tiden efter första världskriget sörjde vårt växande järnvägsnät i ständigt ökad utsträckning för såväl person- som godsbefordran. Därjämte spelade kustfarten en betydande roll. När busstrafiken växte fram under 1920-talet blev den från början mera ett komplement än en verklig konkurrent till järnvägarna. Under senare år och särskilt efter andra världskriget har emellertid förhållandena på ett genomgripande sätt förändrats. Folkminskningen, som relativt sett inte bara drabbat landsbygden utan i viss mån hela landsdelar, har i förening med busstrafiken och den ökade biltätheten ställt våra järnvägar inför en svår kris som medfört ett mycket bekymmersamt ekonomiskt läge.

Redan från början har man räknat med att vissa delar av statsbanorna inte skulle kunna bli ekonomiskt självförsörjande. Militära, kulturella och sociala hänsyn fällde utslaget redan vid deras tillkomst. Den här antydda utvecklingen innebär emellertid att förlusten på tidigare underskottslinjer växer samtidigt som en del tidigare bärkraftiga linjer förlorar så mycket av sitt trafikunderlag att även de går med förlust. Resultatet härav har blivit att SJ:s underskott, som under förra året uppgick till 120 milj. kr., under nu löpande budgetår torde väsentligt öka till omkring 160 milj. kr.

De här antydda utvecklingstendenserna torde innebära att en ej obetydlig del av de trafiksvaga bandelarna efter hand måste läggas ned. Att principiellt gå emot en sådan omställningsprocess leder endast till att svårigheterna ackumuleras i stället för att övervinnas. Det kan tilläggas: de trafiksvaga bandelarna är i stor utsträckning smalspåriga. Alternativet till ett nedläggande måste i många fall vara en omläggning till normalspår för att på det sättet öka trafikunderlaget.

En så stor nyinvestering förutsätter antingen att bansträckan på längre sikt kan göras ekonomiskt bärig eller också att den av andra skäl måste betraktas som en omistlig del av trafiknätet.

När vi i det ovan förda resonemanget accepterat tanken på att inte alla järnvägar kan bevaras så dikteras denna hållning av uppfattningen att en positiv landsbygdspolitik måste acceptera den tekniska utvecklingen. En framåtgräpande positiv inställning är i längden mera värd än uppehållande försvarsstrider kring det som ändå förr eller senare måste mönstras ut. Det avgörande för en viss bygd är att lämpliga trafikmedel kan ordnas.

Ett nedläggande av en järnväg är dock en djupt ingripande åtgärd för de bygder som berörs därav. I samband med den stora folkomflyttning som ägt rum under den tid järnvägarna ägt bestånd har ju lokaliseringar av näringsliv och bebyggelse i hög grad påverkats av järnvägarnas utsträckning. Det är därför ett befogat krav från de olika bygdernas sida att man i första hand undersöker vilka åtgärder som kan vidtagas för att fortsätta driften eller erbjuda alternativa goda transportmöjligheter, t. ex. genom vägnätets

utbyggnad i detta syfte, och att man därvid söker samråd och samarbete med bygdens folk samt företrädare för andra kommunikationsmedel. Det synes oss också självklart att *enbart* järnvägsekonomiska synpunkter knappast i något fall bör få fälla utslaget i fråga om en järnvägs nedläggande. Det är ju under alla förhållanden en allmän angelägenhet att ordna kommunikationerna på bästa möjliga sätt. Om bortrationalisering av en järnväg medför stora strukturförändringar i den bygd den under lång tid betjänat, kanske med en betydande folkomflyttning som följd, kan detta medföra så stora kapitalförluster och kräva så omfattande nyinvesteringar i en mängd andra sammanhang att det som ter sig järnvägsekonomiskt riktigt blir en förlust från hela folkhushållets synpunkt.

Det framstår därför som ett oeftergivligt krav att den berörda bygden — dess trafikanter och dess näringsliv — på ett eller annat sätt kompenseras. Därvid anmäler sig osökt en upprustning av de allmänna vägarna. De invändningar från bygdens befolkning, vilka, som regel reses mot ett nedläggande av en aldrig så svagt trafikerad järnväg, skulle säkerligen avsevärt reduceras om man *före* nedläggandet satte de allmänna vägarna i det skick som fordras för de bussförbindelser och den godstrafik med lastbilar som måste sättas in samtidigt med att järnvägsdriften nedlägges.

De medel som i årets statsverksproposition ställes till förfogande för detta ändamål inskränker sig till 5,1 milj. kr. Denna summa är klart otillräcklig om de smalspåriga järnvägarna skall läggas ned i den takt som departementschefen synes ha tänkt sig. Ett anslag på 10 milj. i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen önskat synes oss vara ett minimum. På grund av det statsfinansiella läget torde de 6 milj. kr. varmed anslaget på detta sätt utökas böra räknas av på anslaget för byggande av länsvägar. Ett yrkande härom framställs i en särskild motion.

För att ge de berörda parterna bättre inblick i förhållandena synes det, såsom redan antytts, vara lämpligt att man i varje bygd där omställningsprocesser förestår på ett relativt tidigt stadium inrättar en driftkommitté bestående å ena sidan av representanter för SJ och å andra sidan näringsliv och kommuner. En dylik kommitté bör med största noggrannhet följa de aktuella järnvägslinjernas bärighet och söka få en överblick beträffande både det aktuella och det kommande läget. Det finns anledning förmoda, att en sådan kommitté skulle ha stora möjligheter att överbrygga motsättningar och medverka till att trafikförhållandena ordnas på ett för bygden tillfredsställande sätt.

Den oavbrutet ökade biltätheten ställer stora krav på ombyggnad och underhåll av landsvägsnätet. Under föregående höst har den år 1954 tillsatta delegationen för översiktlig vägplanering avgivit sitt betänkande. Det finns däri ett par fakta som enligt vår mening bör strykas under från landsbyggdets synpunkt. Det ena är att kortdistanstrafiken fortfarande dominerar

även på de stora riksvägarna. Det andra är att bärigheten bör vara densamma på hela vägnätet. När godstrafiken skall ombesörjas av lastbilar från dörr till dörr måste ju flertalet tyngre fordon vika in på mindre vägar trots att vägarna inte håller för samma axeltryck som riksvägarna. Man får då en komplikation i trafiken av samma art som skapats av olika spårbredd inom järnvägsnätet. Denna olägenhet skulle i första hand drabba landsbygden under det att de större befolkningscentra som ligger utmed riksvägarna endast i ringa grad besväras därav. Särskilt ogynnsamt för en bygd blir det också om en bro har för ringa bärkraft i förhållande till trafikleden i övrigt. Det finns exempel på att stora industrier enbart av denna anledning f. n. får sina transportkostnader väsentligt höjda.

Det finns ingen anledning att här gå närmare in på den allmänna debatten om vägbyggen och vägunderhåll. Här skall endast erinras om de enskilda vägarnas problem. Efter 1956 års höjning av statsbidraget till enskild väghållning kan detta i vissa fall uppgå till 75 %. Därmed har en allt större del av kostnaderna för den enskilda väghållningen övertagits av staten.

Allt fler av de ur trafiksynpunkt mer betydelsefulla enskilda vägarna har också efter upprustning intagits till allmänt underhåll. Denna utveckling är tillfredsställande, då den för landsbygden betyder förbättrade kommunikationer och ur allmän synpunkt rationellare utnyttjande av tillgängliga resurser och minskat administrativt arbete. Det är önskvärt att denna utveckling får fortsätta i så hastigt tempo som möjligt. Den enskilda väghållningen kommer ändå att förbli betungande för många väghållare. Det är därför av väsentlig betydelse att maskinell utrustning på ett eller annat sätt kan ställas till deras förfogande. Vägdistrikten kan nu hyra ut sina maskiner, men i många fall är dessa för stora för de mindre enskilda vägarna. Måhända skulle jordbrukets maskinstationer kunna sörja för en service av detta slag. I andra fall kan denna angelägenhet ordnas i kommunal regi. Viktigt är under alla förhållanden att manuell arbetskraft ej behöver användas för sådant vägarbete för vilket lämpliga maskiner finnes.

Vi har i ett tidigare avsnitt berört skogens betydelse både för landsbygdens näringsliv och för vårt folkhushåll i stort. Även på detta område föreligger ett viktigt vägproblem. Betydelsen av skogsbilvägar, som möjliggör råvarans transport på lastbil från upplagsplatserna i skogen till förädlingsstället, behöver inte närmare motiveras. I många fall torde det vara god nationalekonomi att bygga obrutna kommunikationsleder från skogen till fabriken för att undvika omlastning i de fall då virket skall transporteras på bil. Ett växande antal skogsbilvägar bör ges en sådan standard beträffande bärighet att de medger obrutna transporter. Detta blir utöver betydelsen för skogsdriften i många vägfattiga bygder även till stor nytta för den bofasta befolkningen. I de fall då skogsvägar användes av bygdens folk och av turister kan det vara befogat, att statsbidrag lämnas även till deras

underhåll. Även för detta ändamål bör medel kunna utgå ur bilskattefonden. De nuvarande administrativa formerna för statligt stöd till enskilda vägar är synnerligen splittrade. För närvarande kan sådant stöd utgå från fyra olika ämbetsverk: länsstyrelserna genom vägförvaltningarna, lantbruksstyrelsen genom lantbruksnämnderna, skogsstyrelsen genom skogsvårdsstyrelserna och lantmäteristyrelsen i samband med fastighetsreglering. Om man därtill lägger att också landsting och primärkommuner i vissa fall lämnar bidrag torde det vara klart, att den enskilde medborgaren har svårt att orientera sig bland bidragsmöjligheterna. Saken kompliceras ytterligare av att samma väg kan erhålla olika stort statsbidrag beroende på till vilken myndighet sakägarna vänder sig.

De problem som vår landsbygd i allmänhet kämpar med framträder såsom förut nämnts med större skärpa i många av våra kust- och skärgårdsområden. Detta gäller inte minst kommunikationerna. Den tidigare omnämnda delegationen för översiktlig vägplanering anför att fartyg i inrikes godstrafik ännu år 1930 transporterade 30 % av den samlade godsvolymen. År 1955 utgjorde kustfartens andel i godstransporterna endast 15 %. Lastbilarnas andel hade under samma period fyrdubblats under det att järnvägarnas gods-transporter något minskats. Den svenska kustfarten har alltså haft långt svårare än järnvägarna att hävda sig i konkurrensen med lastbilarna. Samtidigt är den svenska kustfarten utsatt för stark konkurrens från utländska fartyg, inte minst av tysk och holländsk nationalitet. Det svenska fartygs-materialet är, vad beträffar de mindre fartygen, föråldrat och våra bestämmelser om bemanning strängare än de som gäller för de konkurrerande länderna.

Om inte verkliga kraftansträngningar sätter in för att förnya vår kustfart och stärka dess konkurrenskraft måste följderna bli ödesdigra för många skärgårdssamhällen utefter de svenska kusterna. Här gäller liknande synpunkter som i fråga om järnvägarnas nedläggande.

Ännu mera revolutionerande är de förändringar som berör skärgårdarnas persontrafik. De som bor inom fastlandets kusträjonger använder nu så gott som uteslutande bilar, bussar och järnvägar, och de som är hemma på de mindre öarna vill på kortaste möjliga väg nå förbindelse med fastlandets kommunikationer. Allför länge har kustbefolkningens trafiksvårigheter varit alltför stora om hänsyn togs till de förbättringar som järnvägar och motorfordon erbjudit rikets övriga innebyggare. För skärgårdens näringsliv kräves alltså en utbyggnad av hamnar för fiske och kustfart i alla de fall där på lång sikt ett tillräckligt befolkningsunderlag och tillräckliga förutsättningar i övrigt kan påräknas. Samtidigt behöver persontrafiken anknytas till fastlandets trafiknät genom broar eller färjor, utbyggnad av småhamnar och bryggor samt inrättande av passbåtar och anläggning av anslutningsvägar. Detta har betydelse inte enbart för den hofasta kustbe-

folkningen utan även för dessa stora områdens utnyttjande som turist- och rekreationsområden. Vad här sagts om förbindelserna emellan öar och fastlandet gäller givetvis i tillämpliga delar även förbindelser emellan öarna i vissa skärgårdsområden. När järnvägarna byggdes betydde detta i många fall att inlandets kontaktpunkter med kustregionerna lades om. En del samhällen gick tillbaka under det att andra växte till. När nu en del järnvägar lägges ned och trafiken återgår till landsvägarna kan detta betyda en omfördelning av de punkter på vilka fastlandets trafik återknytes till kustregionerna. Det är av vikt att detta problem behandlas i ljuset av de nya perspektiv som motorismen skapat.

Till vårt svenska kommunikationsväsen får man numera även räkna inrikesflyget. Under perioden 1950—1955 ökades dess transportarbete med 15 % per år, och en fortsatt utbyggnad har ägt rum under 1957. En fortsatt expansion är att vänta. Inte minst för Norrland med dess långa avstånd kan detta få avsevärd betydelse beträffande både näringsliv, kulturellt utbyte och turisttrafik. Samtidigt innebär ett växande inrikesflyg en ökad konkurrens med järnvägarnas huvudlinjer. Det minskar därigenom dessas förmåga att bära underskott på trafiksvaga banor. En utvidgning av flygnätet medför stora investeringskostnader för flygplatser och anslutningsvägar. Här bör en samordning med militära flygfält ske i största möjliga utsträckning. Samtidigt är det av vikt att en kostnadsfördelning emellan staten och kommunerna fastställs, så att utvecklingen inte i alltför hög grad blir beroende av vilka kommuner som kommer först och betalar mest. Även när det gäller flygets utveckling bör öarnas och kustområdenas trafikproblem särskilt beaktas. Anslutningslinjer genom helikopterflyg är en utväg som bör prövas på längre sikt, eftersom de inte kräver dyrbara flygplatsanläggningar.

Såsom framgår av det föregående är landsbygdens problem i hög grad en fråga om kommunikationer. I de folkrika bygderna möter det inga svårigheter att upprätthålla de kollektiva trafikmedlen. De praktiska problemen i dessa orter beträffande samordning och rationalisering behöver inte här kommenteras. De egentliga svårigheterna gäller glesbygderna. Som redan nämnts torde det bli nödvändigt att lägga ned en del trafiksvaga järnvägar. Godstransporterna torde ej sällan utan större svårigheter kunna ordnas med lastbilar under förutsättning att vägnätet rustas upp. Svårare är det med persontrafiken. Det ökade antalet personbilar kommer nämligen i många fall att försvaga det ekonomiska underlaget även för busstrafiken. Resultatet kan bli att vissa busslinjer lägges ned eller att det blir alltför långt emellan turerna. Även i detta fall bör de förut nämnda trafikkommittéerna kunna medverka till att de kollektiva trafikmedlen så långt möjligt uppehålls och samordnas. Denna samordning bör emellertid inte bara gälla trafikmedlen inbördes oavsett om de befinner sig i allmän eller enskild ägo.

I de fall då en centralort utgör arbetsort, skolort och serviceort för en omgivande bygd bör arbetstider, skolschema och öppethållande i affärer och offentliga institutioner så långt möjligt ordnas med hänsynstagande till kommunikationerna och befolkningen i den omgivande landsbygden. Även om detta kan synas självklart finns här säkert mycket att göra.

Oavsett om vårt bilbestånd ökas i den takt, som nuvarande prognoser antyder, eller den ekonomiska utvecklingen kommer att framtvinga ett lugnare tempo torde det i många landsbygdsområden bli alltför sparsamt med kollektiva trafikmedel samtidigt som privatbilarna representerar en stor outnyttjad trafikkapacitet. Detta kommer då att gå ut över dem som inte har möjlighet att hålla egen bil. Samtidigt innebär en dylik ordning ett betydande slöseri med våra tillgångar. Det blir därför ett både allmänt och enskilt intresse, att bilbeståndet kan utnyttjas på ett bättre sätt. Gjorda undersökningar både i USA och här hemma visar att ungefär hälften av privatbilisternas resor sker till eller från arbetet eller på annat sätt i samband med inkomstförvärv. Den som regelbundet reser till en arbetsplats kan ju utan olägenhet taga med två eller tre kamrater i sin bil om han får en rimlig ersättning därför. Sådan personbefordran mot ersättning var helt förbjuden före 1954. Sistnämnda år uppmjukades dock lagen så att vederbörande efter ansökan hos länsstyrelsen kan få medtaga andra personer, som är på väg till eller från sin arbetsplats. Samma ansökningsförfarande gäller vid skjutsning av skolbarn till och från skola. Genom en friare ordning på detta område kan mycket vinnas för landsbygdens del. Å andra sidan bör naturligtvis lagstiftningen och länsstyrelsernas tillämpning beakta vikten av att inte trafikunderlaget för den erforderliga yrkesmässiga trafiken undergrävas.

I detta sammanhang vill vi också stryka under vikten av att avdragen för resor för inkomstens förvärvande blir utformade på ett smidigt och rättvist sätt. Att välja boplats bör tillhöra en medborgares primära rättigheter. Visserligen kan avdrag för bilresa i regel ej medgivas när det finnes kollektiva trafikmedel som kan användas utan olägenhet. Men när olika alternativ skall bedömas borde dock större generositet visas än som nu i många fall sker.

Av väsentlig betydelse för trivseln på landsbygden är även att postbefordran och telefon ordnas på bästa möjliga sätt. Den alltmer ökade användningen av telefonen minskar isoleringen. Inom en snar framtid torde nästan alla hushåll ha telefon. Genom den automatisering av telenätet, som nu pågår, borttages det irritationsmoment som de gamla landsbygdsväxlarna i vissa fall kunna medföra. Det område, som tidigare betjänades av en manuellt skött växel, utgöres nu av en frikrets. Denna består i många fall av ett litet område, kanske en landsförsamling på 250—300 invånare. Kostnaden för användandet av telefonen blir därför större på landsbygden än i städerna och större samhällen, där frikretsarna utgöres av ett betydligt större om-

råde och betjänar ett betydligt större antal människor. Det är önskvärt att gränserna för frikretsarna på landsbygden såvitt möjligt drages så, att varje frikrets inrymmer det kontakt- och serviceområde som befolkningen behöver ha förbindelse med i sitt dagliga liv.

Under och åren närmast efter kriget bedrevs ett omfattande utrednings- och lagstiftningsarbete, som dels direkt berörde landsbygdens problem, dels förhållandet mellan tätorterna och den egentliga landsbygden. Därvid sökte man genom framskrivning av kända utvecklingstendenser få ett grepp om den kommande utvecklingen. Den använda statistiken härledde sig i huvudsak från tiden mellan världskrigen. I direkt anslutning till den allmänna hållning, som statsmakterna på grundval av dessa utredningar intog, har utredningsarbete och lagstiftning sedan kompletterats i en rad olika detaljfrågor.

Under de tio à femton år som sedan förgått har såsom vi sökt visa i denna motion en betydande förskjutning av perspektiven ägt rum. Folköverflyttningen från jordbruket och landsbygden har fått större proportioner än man räknat med. Detta tillsammans med den ogynnsamma åldersfördelningen särskilt bland småbruksbefolkningen tyder på att vi under 1960-talet måste räkna med en hastigare och mera djupgående omvandlingsprocess av vårt jordbruk än man förutsåg på 1940-talet. Med befolkningens utglesning har lanthandeln liksom annan serviceverksamhet och småföretagsamhet dragits med in i en omvandlingsprocess som i många avseenden är analog med småbrukets.

Mot dessa depressiva tendenser står andra av positiv art. Skogen kan nu värderas högre i fråga om både produktionsvolym och värde. Vidare kan noteras den ökade tätheten av bilar och andra motorfordon. Bilen löser många av landsbygdens problem. Isoleringen brytes och känslan av lokal bundenhet minskas. Arbetstillfällena kan utnyttjas inom en större omkrets liksom fackliga, ideella och religiösa sammanslutningar kan arbeta inom större områden. Därmed har förutsättningar skapats för en ändring av bostadsvanor och bebyggelsestruktur. Tätortsbefolkningens kontakter med landsbygden ökas och vice versa. Detta samspel gynnas av den växande fritiden. På något längre sikt kan man också — och det hör till det mest hoppfulla — räkna med en viss återströmning av ungdom från tätorterna till jordbruket och landsbygdens näringsliv i övrigt.

Motorismen har emellertid inte bara löst kommunikationsproblemet för de enskilda bilägarna. Den har också skapat en kris och framtingat en omställningsprocess inom de kollektiva kommunikationsmedlen vars omfattning kanske inte till fullo insetts.

Vid sidan om jordbruksproblemen har vi alltså nu att räkna med servicenäringsarnas kris och förnyelse, bebyggelsestrukturens förändring och de kollektiva kommunikationsmedlens anpassning till det nya läget.

Vad som nu kräves är inte nya stora detaljutredningar. I stort sett torde vi ha det material som erfordras eller som över huvud taget finnes att få. Men vi behöver en översiktlig sammanställning av alla väsentliga fakta som rör landsbygden, nya överväganden på grundval därav samt ett vidare och mera samlat grepp från statsmakternas sida med beaktande av önskvärdheten av en levande landsbygd. Vidare behövs en översyn av den lagstiftning som berör landsbygdens vitala problem och lagtillämpning. Dit hör jordbrukets rationalisering, skogsnäringen, planeringen och bebyggelse m. m.

Med stöd av det ovan anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära

- a) en sammanställning av väsentliga fakta rörande landsbygdens näringsliv;
- b) en översyn av de lagar som berör landsbygdens vitala problem, varvid hänsyn bör tagas till de synpunkter som framförts i denna motion;
- c) framläggande av de förslag till åtgärder som med hänsyn till de nya förhållandena bör ingå som led i en positiv landsbygdspolitik.

Stockholm den 26 januari 1958

Bertil Ohlin

O. Malmborg

Wald. Svensson

Manne Ståhl

Per A. Johnsson

Sven Wedén

i Kastanjegården

Henning Gustafsson

Ragnhild Sandström

i Skellefteå