

## Nr 405.

Av herr **Petersson** i Lerbäcksbyn **m. fl.**, *angående de avlägsna, glest befolkade bygdernas behov av förbättrade vägar m. m.*

Vägväsendet har i vårt land under senare år undergått en mycket betydande utveckling. Tack vare ymnigt inflytande automobilskattemedel har det varit ekonomiskt möjligt att genomföra förbättringar och omläggningar av de stora landsvägarna till större överensstämmelse med den växande trafikens fordringar. I och för sig är denna utveckling uteslutande glädjande, och det torde vara anledning räkna med att den både behöver och kommer att fortgå ännu en avsevärd tid framåt. Det lär falla sig naturligt, att huvudvikten därvid alltjämt kommer att läggas vid de stora huvudvägarna, vilkas betydelse i och med automobilismens genombrott blivit allt större.

Behovet av ett förbättrat vägväsen i landet sträcker sig emellertid vida längre än till utläggande av de stora stråkvägarna till större bredd och borttagande av de för bilismen hindersamma småkurvorna. Bristen på framkomliga vägar, vanliga landsvägar, enklare bygdevägar och enskilda utfartsvägar, är alltjämt stor inom vidsträckta områden av vårt land, och den som har personlig erfarenhet av förhållandena i detta hänseende inom de glest bebyggda delarna av exempelvis Västergötlands och Smålands skogsbygder kan många gånger icke undgå att erfara en känsla av beklämning vid tanken på huru många människor, som endast med största svårighet kunna taga sig fram till öppen bygd, samtidigt som mycket ansenliga summor läggas ned på att avlägsna även den oansenligaste kurva på stora landsvägen. Låt vara, att det är bilismen själv, som får bekosta förbättringarna: Medvetandet härom förmår icke förtaga det intryck av tröstlös övergivenhet, som gärna bemäktigar sig de »långt från landsvägen» boende människornas sinnen. Sin andel av den allmänna vägtungan få de efter fattig förmåga utgöra; den beräknas till yttermera visso på taxeringsvärdet å deras ofta stenbundna och tungbrukade hemman; men av vägväsendets välsignelser bliva de endast i mycket ringa utsträckning delaktiga.

I det nu anförda ligger icke något klander mot de pågående, mycket målmedvetna och framgångsrika försöken från det allmännas sida att genomföra ett system av starkt byggda och väl underhållna huvudvägar i landet. Det får lika litet tolkas som uttryck för missunnsamhet mot de i väghänseende gynnsammare lottade bygdernas innevånare. Vår avsikt är sålunda icke att yrka på

inskränkningar i det vägförbättringsarbete som pågår, men väl att påkalla ökad uppmärksamhet för de avlägsnare, glest befolkade bygdernas oavvisliga behov av förbättrade vägförbindelser, om den pågående avfolkningen av dessa bygder skall kunna hejdas, medan tid är. Staten offrar årligen betydande belopp på bildandet av nya jordbruk och brytande av ny bygd, och det får enligt vår mening på det stora hela taget betraktas som väl använda medel. Men vinsten härav i socialt hänseende förringas väsentligt, om samtidigt härmed redan bestående hem övergivas av sina brukare eller bliva utan brukare, när de gamla falla ifrån. Men detta är det öde, som för närvarande hotar att övergå åtskilliga svenska hem på grund av deras avskilda belägenhet och bristen på framkomliga vägar. Staten kan naturligen icke bygga väg till var stuga. Veterligen har heller ingen begärt det. Men staten kan och *måste* ägna ökad uppmärksamhet åt de avlägsnare bygdernas behov av för deras förhållanden avpassade vägar.

Att de av riksdagen för dessa ändamål anvisade anslagen äro otillräckliga belyses av den långsamhet, varmed sedan länge projekterade vägföretag komma till utförande. Detta gäller såväl om vanliga landsvägar som om enklare bygdevägar och enskilda utfartsvägar. Det saknas icke exempel på att befolkningen i en bygd fått vänta i 15 à 20 år på påbörjandet av ett som nödigt och nyttigt ansett väganläggningsföretag för att gång efter annan se det undanskjutas till förmån för andra, senare uppkommande vägprojekt, vilkas större behövlighet man vanligen har ganska svårt att lära sig förstå.

Måhända finner dröjsmålet med redan beslutade vägföretags igångsättande i viss mån sin förklaring i den omständigheten, att kostnaderna för deras utförande under nuvarande förhållanden ställa sig så väsentligt mycket högre än de ursprungligen beräknades. Anspråken på vägarnas beskaffenhet har ju också vuxit i och med automobilismen. Enligt vår mening är det dock varken nödvändigt eller lyckligt att överallt uppehålla kravet på att vägarna skola vara av samma höga standard. I många fall kan en bygds vägbehov bli väl tillgodosett genom en väg av enklare beskaffenhet, och det torde få anses bättre att inom rimlig tid få en väg, låt vara av enklare typ, än att årtionde efter årtionde gå och vänta på en projekterad större väg, som på grund av sina drygare anläggningskostnader har mycket små utsikter att komma till utförande i sådan tid, att den nu levande generationen får någon glädje av den.

Utöver det starkt framträdande behovet i och för sig av bättre vägar är det en annan omständighet, som kraftigt talar för att det ägnas ökad uppmärksamhet åt denna angelägenhet *just nu*, och det är de nuvarande arbetsförhållandena på landsbygden. Den långvariga depressionen inom jordbruk och industri och det nästan fullständiga avstannandet på sistone av arbetet i skogarna vållar, att många människor, som tidigare i stor utsträckning funnit sysselsättning utanför hemmet, nu gå förlustiga dessa arbetstillfällen. Det egna lilla jordbruket är vanligen för litet för att sysselsätta och föda dem, och detta gör, att tillståndet på många håll börjar bli ytterligt bekymmersamt. Inträder icke snart en ändring till det bättre, lär det icke kunna undvikas, att även dessa befolkningsgrupper nödgas påkalla det allmännas mellankomst i en eller annan form. Med hänsyn till behovet av ökade arbetstillfällen även på den rena lands-

bygden skulle igångsättandet av arbetsföretag av det slag, som här är i fråga, fylla en viktig social uppgift.

De vägtyper, som i detta sammanhang närmast kunna ifrågakomma, äro dels s. k. enklare bygdevägar, dels enskilda utfartsvägar. Till förmån för de sistnämnda talar, *att* de i olikhet med andra vägföretag icke förutsätta någon vidlyftig och dyrbar administrativ apparat, *att* de kostnader som nedläggas på dem så gott som uteslutande gå till rena arbetskostnader, *att* man under nuvarande förhållanden på landsbygden kan utvinna en relativt stor arbetseffekt för relativt liten kostnad och *att* de ökade arbetstillfällena, som härigenom beredas, kunna komma den egna bygdens arbetssökande till godo.

Nu utgående anslag för byggande av enskilda utfartsvägar äro emellertid för knappt tilltagna för att vägföretag av detta slag skulle kunna komma till utförande i någon större utsträckning. De äro därtill förbundna med sådana villkor, att syftet med dem i viss mån motverkas. Förbehållet att annan, icke sakägare skall hava tillskjutit visst belopp visar sig under nuvarande förhållanden svårt att uppfylla, då såväl landsting som kommuner helt naturligt anse sig pliktiga att iakttaga stor återhållsamhet i anslagsväg. Själva statsbidraget utgår undantagsvis med 50 % av den beräknade kostnaden, men skall i allmänhet stanna vid 25—33 %. Det vore helt visst betydelsefullt, om anslagsprocenten kunde som regel jämkas något uppåt liksom att villkoret om annan, icke sakägares bidrag kunde eftergivas, åtminstone i sådana fall, där arbetets snara igångsättande är av betydelse med hänsyn till behovet av arbetstillfällen. Innan frågan om bidrag kan prövas, måste ju ett förslag till väg uppgöras, och så ovissa som utsikterna att erhålla bidrag f. n. äro, dra sig de mest behövande ofta för att låta uppgöra förslag, som de själva få bekosta. Från fackmannahåll har framkastats tanken, att vägingenjören skulle kunna anlitas för att göra ett förhandsuttalande om det projekterade vägföretaget med ledning av de av riksdagen fastställda villkoren, varigenom fattigt folk skulle slippa ifrån att göra utgifter i onödan. Överhuvud taget synes det angeläget att bestämmelserna i ämnet erhålla en mera bestämd utformning.

Från nu anförda synpunkter tala starka skäl för en revision av gällande villkor för statsbidrag till enskilda utfartsvägar, så att dessa må kunna komma till utförande i större utsträckning, bl. a. för ökande av arbetstillgången på landsbygden. Härmed följer ock, att själva anslagssumman måste ökas. Att i detta sammanhang framställa yrkande härom kan redan av formella skäl icke komma i fråga. Den utredning, varom vi hava för avsikt att göra framställning, bör för övrigt icke begränsas till att avse frågan om de enskilda utfartsvägarna, ehuru denna med hänsyn till arbetsförhållandena just nu skjutes i förgrunden, utan bör, i anslutning till vad inledningsvis anförts, utsträckas att avse *den glest befolkade landsbygdens vägbehov överhuvud taget*. Den ifrågasatta utredningen torde lämpligen kunna anförtros åt de vägsakkunniga.

Under åberopande av vad sålunda anförts tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan, huruledes de avlägsna, glest befolkade bygdernas behov av förbättrade vägar må kunna skäligen tillgodoses, måtte genom Kungl. Maj:ts försorg upptagas till prövning under beaktande av de synpunkter som i denna motion anförts beträffande landsbygdsbefolkningens behov av ökade arbetstillfällen under innevarande kristid.

Stockholm den 1 februari 1932.

*Birger Petersson.*

*C. O. Johanson.*

*S. P. Hollertz.*

*Edvin Leffler.*

---