

## Nr 57.

Av herr **Sten m. fl.**, *angående vägnätets utbyggande med ett system av cykelvägar.*

Genom kommunikationernas utveckling har en genomgripande omgestaltning ägt rum av samhällsförhållandena i vårt land. Avstånden ha förkortats och förut avlägsna bygder ha knutits närmare samman med samhället. Vägnätets utveckling och utbyggande från järnvägar och landsvägar till de allra enklaste bygde-, ödebygds- och enskilda utfartsvägar ut till den mest avlägsna bebyggelsen fortskrider också i allt raskare tempo. Men ännu återstå i vårt land väldiga vidder som ännu inte hunnit överspännas av det moderna kommunikationsnätet. Detta gäller framförallt de stora norrländska och mellansvenska skogsområdena, där vi ha att tillvarataga och vårda huvudparten av landets skogstillgångar, som har en sådan avgörande betydelse för vår folkförsörjning och där de arbetargrupper, som i första hand ha sin utkomst av denna, ha sina arbetsplatser. Under vintertiden slår ju naturen själv broar över sjöar och myrar, och drivningsvägarna öppna goda framkomstmöjligheter. I skidorna har man också ett ypperligt fortskaffningsmedel. Men under sommartiden har man i stora skogsområden ännu inga andra kommunikationsmedel än den grå forntidens, oländiga klövjevägar och gångstigar.

I den mån som utvecklingen ställt allt större krav på skogsbruket, ett mera rationellt utnyttjande av skogskapitalet och en intensivare skogsvård, har behovet av bättre kommunikationsmedel i skogarna alltmera kraftigt gjort sig gällande. Man börjar nu alltmera anlägga bil- och körvägar i skogarna samt bättre drivningsvägar för virkets framforslande vintertid, jämväl med statsmakternas medverkan genom understöd, som var fallet under krisåren. En fortsatt utbyggnad av kommunikationsnätet in i skogsbygderna av vägar av detta slag kommer tydligen att äga rum och bör ju med all makt understödjas, men kommunikationsproblemet i skogarna är härmed inte löst. För de stora skogsområdena måste man tänka sig ett system av vägar av enklare beskaffenhet, som förgrena sig från de större vägarna och skapa framkomstmöjligheter även under sommaren. I cykeln ha vi ett enkelt och billigt fortskaffningsmedel, som numera kan sägas utgöra var mans egendom och med vilken, genom vägar av enklaste och billigaste beskaffen-

het, snabba förbindelser och bekväma framkomstmöjligheter åstadkommas fram till arbetsplatserna i skogarna och mellan bygder, där vägar av annan art inte kunna tänkas bli anlagda.

Domänstyrelsen såväl som en del skogsbolag ha börjat att på sina skogar bygga dylika vägar, av vilka man kan hämta en del erfarenheter. Således har inom Gävleborgs län Bergvik—Ala Nya aktiebolag på sina skogar inom Loos och Ljusdals socknar sedan 1928 varit sysselsatt att utbygga ett system av dylika cykelvägar. Bredden på dessa vägar var till en början 0,6 meter, men ha senare upptagits till en bredd av 1 meter. Bolaget har redan byggt sammanlagt en väglängd av 36,450 meter. Kostnaderna ha hållit sig emellan i medeltal 0,46 kronor per meter — lägst 0,25 kronor och högst 1 krona per meter.

Det kan ju framhållas, att anläggandet av cykelvägar på de enskilda skogarna i övervägande grad är ett privatekonomiskt intresse och att man sålunda får överlämna åt det enskilda initiativet att lösa denna fråga. Alltflera av de enskilda bolagen komma också säkerligen att på sina marker bygga sådana. Men man kan knappast räkna med att den stora massan av smärre skogsägare i någon större utsträckning skall kunna intresseras att helt med egna medel bekosta byggandet av sådana vägar. En organisatorisk samverkan mellan skogsägarna inom ett stort område måste också äga rum, om de skola tänkas bli utlagda med planmässighet och reda, och så att olika intressen kunna bli tillgodosedda. För att så skall bli fallet är det tydligt att man här inte kan lita enbart till det enskilda initiativet och det privata intresset. Statsmakterna måste tydligen stimulera detta intresse genom understöd och för övrigt ingripa konsulterande och organiserande, om det skall vara möjligt att denna för vårt skogsbruk betydelsefulla kommunikationsfråga skall kunna tänkas bli löst inom rimlig tid och på ett sätt som förhållandena kräva. Det är icke bara ett privatekonomiskt utan ett samhällsekonomiskt intresse av första ordningen att landets skogstillgångar på ett rationellt sätt utnyttjas och att skogsbruket följer med i utvecklingen.

Redan från denna utgångspunkt bör statsmakternas intresse för den fråga vi här fört fram kunna motiveras.

Men härtill komma motiv av mera allmän och social natur, som kunna anföras för ett statligt ingripande i ifrågavarande syfte.

I första hand anmäler sig *skogsarbetarnas* och *skogsbygdsbefolkningens* behov av förbättrade kommunikationer.

Skogsarbetarnas arbetsplatser befinna sig i regel miltals långt borta från bygd och hem inne i de stora skogarna utan andra vägar under sommartiden än ofta oländiga gångstigar. Proviant och förnödenheter måste ofta bäras långa vägar, vilket tar tid och krafter i anspråk och tynger ner skogsarbetarnas redan förut så hårt nedpressade levnadsstan-

dard. Skogsarbetarnas levnadsförhållanden gör också att de i stor utsträckning isoleras från samhällsarbetet och kulturlivet. En skogsarbetare har sålunda svårt att kunna åtaga sig kommunala och andra uppdrag och deltaga i föreningslivet, då han så långa tider befinner sig borta i skogarna och vägarna till arbetsplatserna äro för tidskrävande. Besöken i hemmen över söndagarna taga ofta både lördag och måndag i anspråk. Genom skogsbrukets utveckling så att arbetstillfällen numera i allt större utsträckning beredas även på sommaren, såsom kolning, gallringar, skogsdikningar o. s. v., framträder behovet av förbättrade framkomstmöjligheter även under sommartiden alltmera trängande. Ett system av cykelvägar fram till arbetsplatserna i skogarna, eller åtminstone på inte alltför stora avstånd från dessa, skulle i avsevärd grad förbättra framkomstmöjligheterna för skogsarbetarna, skapa lättare och snabbare förbindelser med hem och bygd och i icke oväsentlig grad bidra till att förbättra levnadsförhållandena för denna arbetarkår, vilken under de mest ogynnsamma förhållanden, som någon arbetargrupp har, arbetar med råvaran och har den mest krävande funktionen i en produktion, som utgör en av grundvalarna för det svenska folkets välförstånd.

Även ur *skogsvårdens* synpunkt, vilken nu fattas som en samhällsangelägenhet av största betydelse, skulle ett system av cykelvägar genom skogsområdena vara utav den allra största betydelse. En snabbare och effektivare tillsyn av de mera avlägsna markerna bleve möjlig. Skogsvårdsstyrelsernas arbete skulle i hög grad underlättas. Nu går en icke obetydlig del av arbetstiden vid stämplingsförrättningar och andra skogsvårdande arbeten av skilda slag förlorad på grund av långa gångvägar. Genom cykelvägarna skulle personalens arbetstid mera effektivt kunna utnyttjas till fördel för såväl skogsägarna som skogsvårdsstyrelserna.

Övervakandet av skogsvårdslagarnas efterlevnad, som nu måste bli ineffektiv av ganska naturliga skäl på de mera avlägsna skogsområdena, såväl som skogshärbärgesinspektionen skulle genom ett dylikt vägsystem kunna bli effektivare.

Vid årets riksdag föreligger en kunglig proposition med förslag till en ny lagstiftning och effektivare bevakningsåtgärder till skydd mot skogsbrand. I sitt yttrande till den kommitté, som haft att utarbeta de förslag som ligga till grund för denna proposition, framhåller domänstyrelsen bland annat, att man haft och har att vänta de största förlusterna av stora och ödeläggande skogseldsvådor i de större sammanhängande skogsområdena i mellersta och norra delarna av landet, där eldarna uppkomma genom åskslag på avsides belägna platser. Den framhåller »att med duglig ledning och vant skogsfolk behöves i allmänhet inga större manskapsstyrkor, om man får taga hand om släckningen *i tid*».

Var och en med någon insikt i dessa förhållanden förstår, att det inte är nog med ett effektivt bevakningssystem, varigenom en skogseld snabbt kan upptäckas, det är lika viktigt att i tid få manskap ut till eldhärden för att få den släckt innan den tagit för stor omfattning. Detta förutsätter bättre framkomstmöjligheter i skogarna. En liten trupp på cykel skulle, om vägar funnes, kunna vinna avsevärt av den dyrbara tid, som det här gäller, och släcka en eld, vilken kanske några timmar senare fordrar stora manskapsuppbåd och hinner ödelägga väldiga värden innan den kan hejdas.

En nödvändig förutsättning för att en ny skogsbrandslagstiftning och bevakningstjänst skall kunna bli verkligt effektiv är, att bättre framkomstmöjligheter skapas genom att vägnätet utbygges av ett system av cykelvägar genom de stora skogsområdena.

Cykelvägarna skulle också ha sin stora betydelse även för tillvaratagandet av skogsbären, vilket alltmera blivit god hjälp i folkförsörjningen i skogsbygderna. Största svårigheten med tillvaratagandet av skogsbären är, att de oftast måste bäras utifrån markerna långa och oländiga vägar; ett arbete som oftast kräver omänskliga kraftprestationer, isynnerhet som det här mest gäller kvinnor och barn. Stora bärmarker kunna heller aldrig tillvaratagas, då de ligga för långt bort och framkomstmöjligheterna äro så dåliga, att det inte är möjligt.

Enligt Kungl. Maj:ts meddelande har riksdagen att innevarande år taga ställning till en ny jaktlagstiftning. En väsentlig<sup>9</sup> anledning till att detta förslag framlägges torde vara, att viltbeståndet i vissa delar av landet blivit — främst genom olaga jakt — avsevärt reducerat. En effektivare övervakning av jaktlagstiftningens tillämpning kräver emellertid att vederbörlig övervakningspersonal snabbt kan uppnå trakter där illegala jaktutövare misstänkas uppehålla sig, ävensom att inom sådana områden snabbt kunna förflytta sig från en punkt till en annan. I sådant syfte skulle cykelvägar fylla en mycket viktig uppgift liksom ifråga om jaktvårdande åtgärder i övrigt.

Skogssjöarnas utnyttjande för fiske genom en rationellare fiskevård, vilket likaledes i allt högre grad skulle kunna bli ett led i arbetet för ökade försörjningsmöjligheter i skogsbygderna, kräver också bättre kommunikationer och skulle kunna i hög grad befördras av cykelvägar.

I vissa fall skulle dessa vägar också kunna tjäna som transportvägar.

Till det anförda skulle också kunna läggas den betydelse cykelvägarna skulle kunna få även ur mera allmänna trafiksynpunkter. De skulle naturligtvis läggas så, att de samtidigt som de tjänade skogsbruket kunde tjäna som utfartsvägar från enstaka gårdar eller byar, dit andra vägar ej kunde anläggas, eller för att förkorta avståndet mellan bygder eller vägar genom sådan terräng där annan väganlägg-

ning ej är möjlig. I många fall skulle de också kunna tjänstgöra som skolvägar.

För turismen skulle cykelvägarna naturligtvis också ha sin stora betydelse.

Frågan om vårt vägnäts utbyggande med ett system av cykelvägar är ju en allmän kommunikationsfråga, som har sin betydelse för landet i dess helhet och inte bara de stora skogsområdena och dess befolkning, men vi ha begränsat oss till att motivera behovet till de områden och med hänsyn till de befolkningsgrupper, där det framträder starkast och som således i första hand bör komma ifråga vid statliga åtgärder.

Det kan också framhållas, att byggandet av dylika vägar är synnerligen lämpligt beredskapsarbete för en kommande kris. Därmed bör emellertid inte följa, att det bör sparas till dess en sådan eventuellt kommer. Enligt vår uppfattning är denna kommunikationsfråga utav en sådan natur, att den omedelbart bör utredas och byggnad sättas i gång, om också i begränsad omfattning, för att experimentera sig fram, vinna erfarenheter och skapa en organisation, så att man vid en eventuell arbetslöshetssituation har möjlighet att sätta i gång byggnad i forcerad omfattning. Uppgiften torde nog vara så omfattande, att den lämnar rum för såväl det ena som det andra; en utbyggnad allt eftersom behovet gör sig gällande och omständigheterna det medgiva under normala tider, med möjlighet till utvidgning och forcering vid arbetslöshetstillfällen.

Under vilka former staten bör understödja byggandet av cykelvägar kan knappast angivas utan en omsorgsfull utredning. Staten skulle ju sålunda kunna lämna understöd för att stimulera de enskilda skogsägarna och övriga intressenter att företaga dylika vägbyggnader under vissa villkor, men fråga är om ej staten med hänsyn till önskvärdheten att få till stånd en mera rationell lösning av frågan också bör ingripa initiativtagande och konsulterande samt skapa den nödiga organisationen för ändamålet. Övervägas bör också om dessa vägar böra betraktas som ett led i det övriga vägnätet och vägstyrelserna och vägdistriktet sålunda få uppgiften om hand. Olika synpunkter böra prövas och frågan i dess helhet utredas.

Med stöd av vad sålunda anförts få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte utreda, genom vilka åtgärder och under vilka former staten bör understödja vårt vägnäts utbyggande med ett system av cykelvägar, i första hand i de stora skogsområdena i vårt land.

Stockholm den 22 januari 1937.

*H. Sten.*

*Enar Berglund.*

*Nils Andersson.*

