

Nr 7.

Av herr **Näsström m. fl.**, *angående vissa anslag till byggande av bygdevägar, ödebygdevägar och enskilda vägar.*

I 1947 års statsverksproposition under sjätte huvudtiteln punkt: »Nyanläggning av bygdevägar» anföres bl. a. följande: »En genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg verkställd utredning har givit vid handen, att de närmast aktuella behoven av nyanläggning av bygdevägar representera en kostnad av mer än 200 milj. kronor.»

Detta är en skrämmande bild av det verkliga läget just nu. Med den hittillsvarande byggnadstakten skulle det dröja 25 à 30 år, innan det nu aktuella byggnadsbehovet skulle vara tillgodosett. Utöver detta tillkomma nya förslag, som med saklig motivering framkomma varje år.

Att vänta en hel mansålder på en ur alla synpunkter starkt motiverad väg kan komma den mest tålmodiga människa att förlora tron på riksdagens goda vilja att hjälpa de på detta område sämst ställda. Förhållandet förorsakar dessutom en flykt från landsbygden som ger anledning till allvarliga bekymmer. Eftersom Norrland blivit senare befolkat och bebyggt än det övriga landet, är det förklarligt, att dess utrustning med vägar kommit i efterhand i jämförelse med riket i övrigt. Med hänsyn till Norrlands betydelse i folkhushållet synes det ur rättvisesynpunkt påkallat, att denna eftersläpning snarast häves. Detta är så mycket mer påkallat med hänsyn till de befolkningspolitiska konsekvenserna av stagnerat vägbygge i Norrland. Senaste årsskiftets folkmängdssiffror från Norrlands skogskommuner visa en fortsatt och accelererad bortflyttning av folk, framför allt från områden, vilka sakna vägar.

Förses inte nu väglösa bygder tämligen omedelbart med vägförbindelser, kommer denna befolkningsrörelse att leda till total avfolkning av stora för det ekonomiska sammanhanget mycket vitala områden. Medan stagnationen i vägbyggandet för landet i sin helhet får betraktas såsom en tillfällig svårighet, som kan avvecklas så snart material och arbetskraft återfinnas tillgängliga, medför stagnation i Norrland en djupgående strukturförändring, som svårligen, om ens någonsin, kan repareras. Om ett i vår produktion väsentligt skogsbygdsområde nu tömms på sin befolkning, kanske närmast på grund av bristen på vägar, lär man inte genom vägbyggen om några årtionden kunna locka denna befolkning att återvända.

Avfolkningen upphäver självklart icke behovet av vägar i dylika bygder. Tvärtom lär det framtida tillvaratagandet av dessa bygders naturprodukter, framför allt skogen, komma att kräva dyrbarare vägbyggen, än om man byggt vägar redan medan människorna funnos kvar. Risken av denna svårreparerbara och ödesdigra strukturförändring synes oss vara ett oavvisligt skäl för att byggandet av bygdevägar i Norrland icke får ytterligare stagnera.

Överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet ha i sin berättelse för budgetåret 1945/46 meddelat, att till överrevisorerna från skilda håll av landet framförts klagomål över begränsningen av vägbyggnadsverksamheten och att arbetstillstånd förvägrats även mycket angelägna företag. Från olika håll i landet hade för överrevisorerna framhållits, att det ute i orterna finnes viss arbetskraft, som vore villig att åtaga sig vägarbeten i orten men som icke stode till buds för arbetsmarknaden i övrigt. Denna dolda arbetskraftsreserv borde kunna anlitas för smärre vägbyggnadsföretag, åtminstone då så kunde ske utan att framkalla konkurrens med lantbrukets och skogsbrukets behov av arbetskraft.

Även ett flertal länsstyrelser och länsvägnämnder ha i yttranden framhållit, att de nuvarande anslagen icke stå i rimlig proportion till det stora behovet av nyanläggning av vägar.

När nu relativt små anslag skola delas mellan alla län i riket, kommer Norrland att för mycket lång tid framöver få lida av denna brist på vägar, om ej särskilda åtgärder vidtagas för att förbättra dessa förhållanden. Ännu är det många orter i Norrland, som sakna framkomliga vägar. Där om vittnar ett flertal uppvakningar hos länsstyrelser, vägförvaltningar och vägnämnder. Svaret till dessa uppvakande blir i regel, att det fattas pengar och på senaste tiden även material och arbetskraft.

Vi äro väl medvetna om att det just nu är ont om såväl material som arbetskraft, men vi äro också klara över att det till här berörda vägbyggen kommer att åtgå jämförelsevis ringa mängder av det material varpå brist råder.

I likhet med överrevisorernas sagesmän önska vi framhålla, att det, framför allt på den norrländska landsbygden, finns många småbrukare och andra, som genom s. k. deltidsarbete mycket väl kunna åtaga sig lämpligt vägarbete i hemorten men som på grund av gårdssysslor o. a. ej stå till förfogande för den övriga mer avlägsna arbetsmarknaden. Befintliga arbetsförmedlingsombud torde kunna intyga detta förhållande. Det synes, som om tillvaratagandet av denna arbetskraft just nu skulle vara av dubbelt värde, dels därigenom att de människor, varom här är fråga, beredas ett önskvärt tillskott till sina kontantinkomster och dels därigenom att deras bygd på detta sätt och inom rimlig tid erhåller farbara vägar.

Vi värdesätta till fullo departementschefens välmotiverade åtgärd att föreslå en kraftig höjning av anslaget till vägunderhåll och vägbeläggningar, men vi få därför icke glömma människorna i de väglösa bygderna, som med viss rätt fråga sig, om de fortfarande skola vara utan väg, medan andra, som bo mera centralt, få ytterligare förbättring av sina vägar.

Då vi anse, att de nuvarande anslagen till bygdevägar ej inom rimlig tid kunna skapa rättvisa åt de väglösa orterna i Norrland, önska vi föreslå, att ett särskilt anslag på 5 000 000 kr. måtte av riksdagen anvisas för att av Kungl. Maj:t fördelas mellan de norrländska länen i och för byggande av s. k. bygdevägar. Härigenom kommer denna för vårt land och folk så betydelsefulla fråga att bringas närmare sin lösning.

Liknande skäl kunna f. ö. anföras, när det gäller nyanläggning av ödebygdevägar. Enligt i propositionen åberopad utredning skulle ödebygdevägar för 125 000 000 kr. böra komma till utförande omedelbart. Nu föreslagna 3 500 000 kr. jämte förefintlig reservation på cirka 2 787 000 kr. förslå därvid inte långt. Även om anslaget i fråga höjes till 5 000 000 kr., kommer det ändock att dröja lång tid, innan de mest angelägna ödebygdevägarna äro färdiga.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens meddelande framgår, att det nu aktuella behovet av nya enskilda vägar representerar en kostnadssumma av i runt tal 16 000 000 kr. Till detta komma så nya ansökningar med f. n. ej kända belopp. Trots departementschefens begäran om höjning av nuvarande anslaget med 300 000 kr. till 3 500 000 kr. är det dock synnerligen önskvärt, att anslaget undergår en ytterligare ökning. En höjning till 5 000 000 kr. skulle därvid i någon mån leda till en snabbare utbyggnad av detta för landet så viktiga vägnät.

Alla ansvariga myndigheter och enskilda inse, att det på här nämnda områden måste tagas krafttag för att ge de väglösa människorna del av de förmåner, som varje skattebetalare anser sig ha rätt att begära. Tillkomsten av nya vägar bryter de avlägsna bygdernas isolering, motverkar landsbygdens avfolkning och ger möjlighet till drägligare levnadsvillkor för deras innevånare, vilka genom nyttigt arbete i landets obygder och skogsområden påtagit sig stora offer.

Under hänvisning till vad vi anfört hemställa vi,

att riksdagen måtte anvisa ett särskilt anslag å 5 000 000 kronor att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för byggande av bygdevägar i de norrländska länen;

att riksdagen måtte besluta, att anslaget till nyanläggning av ödebygdevägar skall fastställas till 5 000 000 kronor; samt

att riksdagen måtte besluta, att anslaget till byggande av enskilda vägar skall utgå med 5 000 000 kronor.

Stockholm den 15 januari 1947.

Emil Näsström.

Karl Aug. Johanson.

Sven Edin.

Carl Eriksson.

Verner Söderkvist.

Lage Svedberg.

Ernst Hage.

H. Sten.

A. Gillström.

Jon N. Jonsson.

Per Olofsson.

Hjalmar Nilsson.

J. F. Grym.

Rickard Sandler.
