

Nr 50.

Av herrar **Persson** i Norrby och **Johansson** i Norrfors, om *bättre tillgodoseende av landsbygdens intressen och näringar vid arbetstillståndsgivningen.*

På grund av bristen på arbetskraft och material ha de statliga myndigheterna genomfört en kraftig begränsning av investeringsverksamheten inte minst i vägbyggnader. Som medel att åvägabrinda denna nedskärning och reglera investeringarnas omfattning har arbetstillståndsgivningen begagnats. Det är uppenbart att handhavandet av nämnda reglering är en grannliga uppgift, som kräver gott omdöme och stor smidighet. Faktum är att möjligheten att erhålla byggnadstillstånd kan bli avgörande för en hel bygds utveckling under årtionden framåt. Det är därför synnerligen viktigt, att landsbygdens berättigade intressen inte åsidosättas vare sig när det gäller bostadsbyggande eller vägbyggande. Flykten från landsbygden, som för städernas vidkommande skapar många svårigheter, orsakas inte minst av dåliga och föga utvecklade kommunikationer på landsbygden. En utväg att minska den bostadsbrist, som de flesta tätorter ha kännning av, är att möjliggöra förbättringar på landsbygden såväl beträffande bostäder som vägar, så att människorna känna trivsel och stanna kvar där.

Det torde inte kunna förnekas att landsbygdens berättigade intressen eftersatts genom en alltför hård begränsning av arbetstillstånden till väg- och brobyggnader. Det gäller först och främst bygdevägar, ödebygdevägar och enskilda vägar, som beröra områden som icke ligga i närheten av huvudvägarna. En siffermässig jämförelse, i vilken utsträckning främst storstäderna gynnats, är inte lätt att åstadkomma, men ett par exempel torde vara belysande för de aktuella tendenserna. I ett av våra mest skogrika län i södra Sverige finnes sedan flera år tillbaka en rad vägar som dömts till bygdevägar men inte kunnat utföras. Av dessa äro 16 bygdevägar berättigade till omedelbart utförande, omfattande 128 km och berörande 1 100 hushåll. Kostnaderna för nämnda vägar ha beräknats till 6,5 milj. kr. Vad har då skett? Under 1944 och 1945 har vägförvaltningen nedlagt en summa av kr. 28:75 på nybyggnader av bygdevägar inom länet. Som jämförelse kan nämnas att Stockholms stad under 1945 förbrukat 13,5 milj. kr. på ny- och ombyggnad och 2,1 milj. kr. på underhåll av gator och vägar, för vilka så vitt man förstår arbetstillstånd fordrats.

Vad beträffar arbetskraften råda i flera bygder förhållanden som inte helt stämma överens med den bild som den officiella statistiken ger. De

inom det centrala ämbetsverket tjänstgörande synas ha tillägnat sig en alltför schematisk uppfattning, som i vissa avseenden avsevärt avviker från den mångskiftande verkligheten. I vissa trakter med starkt inslag av mindre jordbruk samt skogsbruk finnes vad man skulle kunna kalla dold arbetskraft.

Innehavare av mindre jordbruk, häri inbegripet bolagsarrendatorer, ha sin huvudsakliga sysselsättning vid jordbruk och skogsarbete, men de kunna, om arbetsplatsen inte är för långt avlägsen från gården, åta sig arbete vid sidan om de vanligt förekommande arbetena, åtminstone vissa tider av året.

Det råder inte någon tvekan om att åtskilliga bygdevägar, ödebygdevägar, enskilda vägar, odlingsvägar och skogsbilvägar skulle kunna anläggas, om den centrala myndigheten kunde bibringas den uppfattningen att det finnes sådan dold arbetskraft. Vi förutsätta givetvis att de statliga myndigheterna inte medvetet sträva efter att överföra folk från jordbruket och skogsbruket till andra näringar och med anledning därav vägra att bevilja anslag och byggnadstillstånd. Vi vilja i detta sammanhang påpeka att den rationalisering av jordbruket som föregående års riksdag beslutade om, inte skall enligt departementschefens uttryckliga uttalade mening tjäna det syftet att skaffa arbetskraft till industrien. Detta bör då inte ske på indirekt väg genom att byggnadstillståndsgivningen handhaves så att en utveckling av kommunikationerna i småbruks- och skogsbygderna förhindras med fortsatt avfolkning som följd.

Många orter i Norrland — och även vissa andra trakter i landet — sakna ännu helt vägar sommartid, då befolkningen får taga sig fram på gångstigar fraktande sina varor på släpbåror. I många av dessa trakter äro bygdevägar och ödebygdevägar planerade och av myndigheterna dömda till utförande, men arbetsmarknadsmyndigheterna vägra byggnadstillstånd under förmenande av att arbetskraft inte finnes för arbetets utförande. Småbrukare och arrendatorer i dessa trakter, som ha sitt jordbruk att sköta och inte kunna taga arbeten på andra orter, kunna vissa tider av året säkert åta sig vägarbeten i sin hembygd till fromma för hela orten och välbehövlig kontantinkomst för sig själva.

På många håll bli även vägbroarna så fallfärdiga att vägmyndigheterna ha måst avlysa all lastbilstrafik över dem, vilket medför att all denna trafik får taga omvägar, i vissa fall flera mil, med förseningar i trafiken, onödiga fraktkostnader och onödig förbrukning av drivmedel och slitning av fordonen. Det är inte bara mjölkbilar och andra liknande fraktfordon, som utsättas för kostnader och svårigheter, utan vi känna till sågverk med stor virkesförädling som på grund av dåliga broar måste göra hela mil i omvägar. Dessa missförhållanden böra snart avlägsnas genom beviljande av byggnadstillstånd.

Det är givet att dylika förhållanden som ovan omnämnts inte medföra någon större respekt för den statliga verksamhetens förmåga att reda upp föreliggande svårigheter.

Arbetsstillståndsgivningen regleras i administrativ ordning. Riksdagen har inte något inflytande på vad sätt byggnadsregleringen handhaves.

Emellertid torde det vara ett allmänt intresse att arbetsstillstånden fördelas efter grunder, som inte missgynna vissa bygder och vissa folkgrupper. Det synes därför vara påkallat att riksdagen i ett uttalande slår fast att arbetsstillstånd lämnas så att landsbygdens berättigade intressen tillgodoses.

Med anledning av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla vikten av att arbetsstillståndsgivningen handhaves på ett sådant sätt, att landsbygdens intressen och näringar icke missgynnas i jämförelse med främst storstäderna.

Stockholm den 15 januari 1948.

Per Persson,
Norrby.

J. H. Johansson
i Norrfors.
