

## Nr 295.

Av herr **Werner m. fl.**, om ökat anslag till nyanläggning av ödebygdsvägar m. m.

Den svenska landsbygden är alltjämt i många hänseenden eftersatt. Lönsamheten inom landsbygdsnäringsarna är i regel svagare än inom stadsmannanäringsarna och härför bli levnadsvillkoren för landsbygdens folk torftigare än för befolkningen i städer och tätorter. Man får under sådana förhållanden icke förvåna sig över att folkflykten från jordbruket och landsbygden fortsätter. Denna folkflykt har under senare år varit av mycket stor omfattning. Folkmängdsstatistiken från det senaste årsskiftet ger visserligen vid handen, att en viss avmattning skett i denna folkflykt, men det är ovisst, om detta betecknar en vändpunkt i folkomflyttningen eller endast utgör en tillfällig företeelse, beroende på bostads- och andra svårigheter i städer och tätorter. Orsakerna till bortflyttningen från landsbygden äro av mångskiftande natur, men en ingalunda oväsentlig faktor utgör landsbygdens bristfälliga och otillräckliga vägväsen.

Vägnätet på landsbygden är icke på långt när så vittutgrenat som det borde vara för att de mera avlägset liggande bygdernas befolkning skall kunna få den förbindelse med yttervärlden, som är nödvändig. Många byar och gårdar, särskilt i Norrland, men även i andra trakter av vårt land sakna alltjämt varje vägförbindelse. Krigstidens svårigheter gjorde sig starkt gällande även i fråga om vägväsendet. Underhållet måste efter sättas, såväl på grund av statsfinansiella skäl som av den bristande tillgången på arbetskraft. Även nyanläggningar och ombyggnader av vägar måste uppskjutas. Inte heller efterkrigsåren ha medfört någon påtaglig förbättring i här nämnda avseenden. Utbyggnaden av vägnätet har fördröjts eftersom de allmänna investeringarna under de senaste åren måst begränsas för att balans skulle kunna skapas i samhällsekonomin. De flerårsplaner som uppgjorts för nybyggnad av vägar av olika kategorier ha icke kunnat följas. Den stora eftersläpning i vägbyggnadet som skedde under krigsåren har således ytterligare ökat. Framför allt gäller detta bygde- och ödebygdsvägarna samt de enskilda vägarna.

I 1947 års statsverksproposition redogjordes för resultatet av inventeringar av behovet av bygdevägar och ödebygdsvägar. Anläggningskostnaderna för det omedelbara behovet av dylika vägar beräknades då för bygdevägarna till 200 miljoner kronor och för ödebygdsvägarna till 125

miljoner kronor. Det må framhållas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om det omedelbara behovet av ödebygdsvägar då uttalade, att om man anslog 4 miljoner kronor om året skulle man under loppet av tio år endast inhämta den under krigsåren uppkomna eftersläpningen, som inträtt i den före kriget följda takt i vägbyggandet. Efter 1947 har en betydande begränsning av de offentliga investeringarna som bekant genomförts, och denna begränsning har hårt drabbat även vägbyggandet.

Numera har vårt lands ekonomiska läge i någon mån förbättrats, och en viss ökning av den offentliga investeringsverksamheten planeras. Så är fallet även beträffande vägväsendet. Chefen för kommunikationsdepartementet har i årets statsverksproposition begärt väsentligt ökade anslag. Detta är i och för sig tillfredsställande, men i förhållande till den stora eftersläpningen skulle ännu mera medel och en snabbare takt i nybyggnadsverksamheten vara önskvärd. Det är ett utomordentligt viktigt landsbygdsintresse att nätet av bygde- och ödebygdsvägar liksom även av enskilda vägar snabbast möjligt utbygges och förbättras. Det är också av vikt att vägbyggandet sker i forcerad takt. Det är inte bara under kriget som det skett en eftersläpning i vägbyggandet; man kan med goda skäl hävda, att det här är en fråga om en enastående eftersläpning för landsbygdens del i de senaste decenniernas framstegsarbete, som ägt rum till fromma för medborgarna i vårt land. Både av rättvise-skäl och med hänsyn till landsbygdens näringsliv krävs att denna eftersläpning snarast inhämtas.

I samband med den tidigare i motionen nämnda inventeringen av behovet av bygde- och ödebygdsvägar gävo vederbörande myndigheter uttryck åt den uppfattningen, att detta behov skulle kunna fyllas inom en tidrymd av 30 till 50 år. Detta är en uppenbart alltför lång tid. Skulle byggandet av bygde- och ödebygdsvägar bedrivas i så lågsam takt skulle detta innebära en mycket stor orättvisa mot landsbygdens folk och utgöra ett allvarligt hinder för utvecklingen av landsbygdens näringsliv. En väsentligt kortare tid måste anslås för genomförande av byggnadsprogrammet i fråga om bygde- och ödebygdsvägar. Enligt vår mening bör under en period av högst 10 år framåt alla behövliga nybyggnader av bygde- och ödebygdsvägar komma till utförande.

För nästkommande budgetår äskar chefen för kommunikationsdepartementet ett anslag på 5 miljoner kronor för nybyggnad av bygdevägar och ett anslag på 3 miljoner kronor till nybyggnad av ödebygdsvägar. Enligt vår mening borde båda dessa anslagsbelopp höjas. Då behovet av ödebygdsvägar torde vara mest angeläget ha vi emellertid velat begränsa oss till att yrka höjt anslag endast för nybyggnad av dessa vägar. Vi anse att anslaget för detta ändamål bör kunna höjas till 8 miljoner kronor. Om det statliga vägväsendets för år 1950 något höjda byggnadstillståndskvot icke skulle medge utnyttjandet av tillgängliga an-

slagsmedel förutsätta vi, att för innevarande år liksom för år 1949 vägbyggnadsarbeten kunna få igångsättas vid sidan av tillståndskvoten.

Beträffande tillgången på arbetskraft för vägbygge må erinras om att läget på arbetsmarknaden numera lättat och att särskilt i skogsbygderna sysselsättningsvårigheter för arbetskraften kunna komma att uppstå. Om arbetskraft sålunda frigöres från sin nuvarande sysselsättning kan den med fördel användas för vägbyggen. Även åtskillig s. k. dold arbetskraft torde kunna användas för dessa byggen. Det finns för övrigt numera möjlighet att i hög grad nedbringa behovet av manuell arbetskraft vid vägbyggena. De stora vägbyggnadsmaskiner som numera användas ha visat sig kunna inbespara mänsklig arbetskraft i så stor omfattning att denna endast utgör en mindre del av vad som skulle erfordras vid helt manuellt vägarbete. De tekniska möjligheterna att forcera vägbyggandet äro således numera väsentligt gynnsammare än under förkrigstiden.

Med anledning av vad som sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte dels besluta att till nyanläggning av ödebygdsvägar för budgetåret 1950/51 anvisa ett reservationsanslag av 8 000 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen och dels uttala, att behovet av bygde- och ödebygdsvägar bör fyllas genom nyanläggningar under en period av högst 10 år framåt.

Stockholm den 26 januari 1950.

*Osc. Werner.*

*C. P. V. Gränebo.*

*Bernhard Näsgrård.*

*Ivar Persson.*

*Fritiof Karlsson.*

---