

Nr 75.

Av herr **Rosén**, angående skrivelse till Konungen i fråga om åtgärder för att nedbringa kostnaderna för anläggning av vissa allmänna vägar.

Lagen av den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet uppdelar de allmänna vägarna i två slag: landsväg och bygdeväg. Till landsväg hänföres väg »som för allmänna samfärdseln är av större betydelse och förenar riket med annat rike eller ett län med annat län, leder från en stad till annan eller tjänar att förbinda något härad i dess helhet eller till väsentlig del med stad, större hamn- och lastageplats, järnvägsstation eller annat jämförligt ställe». Till bygdeväg »räknas väg av förenämnda beskaffenhet, men som ej är av den vikt för allmänna samfärdseln, att den bör till landsväg hänföras, så ock väg emellan härad eller socknar, från allmän väg till kyrka eller tingstad samt annan med dessa jämförlig väg».

Vidare föreskrives att »landsväg skall vara 6 meter samt bygdeväg 3,6 meter bred», men äger Konungens befallningshavande medgiva större eller mindre bredd, allt efter förhållandena.

Slutligen heter det att »allmän väg skall läggas där den tarvas och var den jämnast och genast göras kan».

Gentemot dessa bestämmelser vore intet att anmärka, därest föreskriften att »väg skall läggas där den tarvas» verkligen kunde efterlevas. Det stora behovet av vägar och det jämförelsevis ringa anslaget omöjliggör detta.

Men det har blivit praxis att de allmänna vägar, som numera byggas, givas en bredd som i regel vida överstiger vad behovet verkligen kräver. Det finns vägar, som anlagts till omkring 5 meters bredd, men där 1,5—2 meter användas för trafiken, medan återstoden av vägbanan växer igen. På vissa vägar, åtminstone inom Västerbotten, frodas ett mycket yppigt gräs. På ett ställe har jag påträffat mer än meterhög, vacker tallskog,

men dessutom växte al, vide, björk, myrpor, ljung, lingonris och alshögt gräs. Att få bort all denna växtlighet kommer att kräva mycket arbete, om dess utförande skulle ifrågasättas, men det är ett överflödigt arbete, ty vägen är onödigt bred för trafiken på den åsyftade sträckan, för vilken en bredd av 3,6 meter varit fullt tillräcklig.

Den praktiga kustlandsvägen genom samma län, vilken trafikeras mycket livligt ej minst av automobiler, är på många ställen icke mer än 3 meter bred, stundom ännu smalare. Men det oaktat försiggår trafiken utan några som helst svårigheter. Långt uppe i Lappmarken bygger man nu vägar som äro 6 meter breda och däröver. Det är obegripligt vad detta skall tjäna till, då trafiken, huru stark utvecklingen än må bli, aldrig torde komma att kräva en sådan bredd. Underhållet fördyras också därav, för så vitt man ej, såsom i det förut åberopade fallet, finner det lämpligare att låta en del av vägen växa igen.

Om vägarna byggdes för det nuvarande behovet, men en bredare vägbana i framtiden visar sig erforderlig på enstaka ställen, är det ju icke förenat med några större olägenheter att då öka bredden. Vidare lär det knappast vara nödvändigt att på en vägsträcka av några mil låta bredden överallt vara lika. Vid ställen, där möte av skjutsar kan vara besvärligt om vägbanan är smal, torde vägbanan kunna utläggas bredare än eljest är fallet.

Rent av upprörande är det att vid nya vägbyggen iakttaga vilket slöseri med pengar som äger rum i syfte att få vägbanan så horisontal som möjligt. Backarna schaktas av och dalsänkorna fyllas precis som om meningen vore att draga fram en järnväg. I en lappmarkssocken bygges för närvarande en väg av mycket stor bredd, där man över en några hundra meter lång myr fyllt ut jord till flera meters höjd, tydligen för att få vägen »jämn» och »gen», såsom lagen föreskriver. Men lagstiftaren har sannolikt icke haft någon sådan avsikt med denna bestämmelse. Samma väg går också fram över två på ett hundratal meter från varandra uppförda broar med landfasten och skoningar av ansenliga dimensioner, och av dessa broar föreföll den ena vara tämligen onödig. Det är naturligt att en sådan väg blir oerhört dyr.

De nya landsvägarna lämna, vad beträffar bredden och lutningsförhållandena, intet övrigt att önska. Däremot befinner sig själva vägbanan ej sällan under all kritik. Orsaken härtill torde vara att söka dels i den djupa fyllningen, dels i de väldiga grusmassor, som på en gång påföras, vilket gör en ny väg hart när oframkomlig även för mycket kraftiga automobiler, och framförandet av foror på sådana vägar är ofta förenat med djurplågeri.

Ett annat exempel på statens vägbygge förtjänar att framdragas. En numera avliden landshövding färdades för ett tiotal år sedan efter häst från en järnvägsstation till närmaste stad, omkring 5 mil. Landsvägen var icke blott smal och backig utan även mycket krokig, liksom alla vägar, som ursprungligen blivit »uppgångna» av kreatur. Körkarlen torde ha färdats något oförsiktigt, ty skjutsen välte. Detta hade till följd att vägen skulle ombyggas av medel ur anslaget för »omläggning av backiga eller eljest mindre goda vägar». Efter några års väntan utföll anslaget och ombyggnaden tog sin början. När turen kom till nedre hälften av vägsträckan hade riksdagen beslutat bygga statsbana mellan de åsyftade platserna, bredvid landsvägen, och fördenskull begärde vägstämman att bliva befriad från skyldigheten att fullborda arbetet. Men detta kunde icke bifallas. Beslutet om vägomläggningen var fattat och anslaget tillgängligt, och förty måste detta också användas på föreskrivet sätt. På fyra femtedelar av denna väg är trafiken numera genom järnvägens tillkomst ytterst obetydlig, men för ett belopp av inemot 200,000 kronor har man fått en riktig paradväg! Dessa pengar kunde dock ha använts på ett förnuftigare sätt. Men de triumfer byråkratien alltför ofta firar äro i regel dyrbara.

Medan pengar på här angivna sätt formligen ösas ut för skapandet av sådana kommunikationsleder, som ett kapitalfattigt land icke har råd att bestå sig med, äro stora massor av människor hänvisade att reda sig utan tillstymmelse till väg. Endast den, som sett huru förhållandena på sådana trakter gestalta sig och som hört befolkningen tala om vilka svårigheter som oskiljaktigt förenas med bristen på vägar, kan göra sig en rätt föreställning om nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtagas för att bringa dessa fosterlandets styvbarn erforderlig hjälp.

Väster om Vilhelmina kyrkoplats i Västerbottens lappmark finnas minst 2,500 människor, som sakna väg. Icke desto mindre livnära de sig med jordbruk. Nästan all handel måste emellertid, såsom jag i en motion angående inlandsbanan framhållit, gå över Norge. Vid vissa tillfällen, t. ex. då vintern blivit längre än man beräknat och förrådet av de nödvändigaste förnödenheterna till följd därav tagit slut, är befolkningen nödsakad att hämta varor från Vilhelmina. Sommartiden fraktas dessa med båt över den 7 mil långa sjön Malgomaj, men från sjöns västligaste ända finnes ingen som helst väg. Härifrån måste varorna bäras på ryggen många mil västerut till de ganska folkrika byar som ligga i dessa enastående vackra trakter. Det förekommer ofta att plogar och andra jordbruksredskap måste bäras på ryggen flera mil — ett förhållande som bättre än något annat vittnar om den seghet och energi som utmärker detta folk. Utmed Malgomaj finnes icke heller någon väg, ehuru vid dess na-

tursköna stränder ligga många stora byar. Omkring 3 kilometer från sjön ligger ett kalkbrott, varifrån kalk säljes. Men varje kalksäck måste bäras på ryggen ner till sjön. Likadana äro förhållandena på många andra håll. Minst 4,000 svenskar äro på grund av bristande kommunikationer beroende av norrmännen. Den huvudsakligaste beröring som dessa inom Sveriges gränser bosatta svenskar ha med sitt fosterland är den som upprätthålles genom länsmannen, vilken utkräver skatten, varförutom de värnpliktige inkallas att utbildas till fosterlandsförsvarare. Inskrivningsnämnden besöker varje socken, undantagandes Tärna. Ty de sista 14 milen finnes ingen väg. I stället få de värnpliktige från denna socken gå till inskrivningsnämnden.

I närheten av Gunnarn i Stensele har utan statens förvällande och i trots mot myndigheterna uppstått en koloni på 20 kronotorpare. Ett 80-tal människor leva här på jordbruk. Men de ha 4 kilometer till närmaste väg. Under sommaren kunna de begagna båt, men då sjön Bastuträsk och Juktån frysa komma de ingen vart. Inte heller vid islossningen slippa de från hemmet. Och då vattenståndet i älven är lågt måste roddaren långa sträckor promenera i vattnet, dragande båten. De ha nu begärt anslag till en enkel väg, men när de kunna få den vet ingen.

Om förhållandena te sig så mörka inom lappmarken, är det emellertid inte mycket bättre ställt inom vissa trakter av kustlandet. Ett antal byar som äro belägna i varandras omedelbara närhet räkna omkring ett 80-tal självälgående bönder. Dessa ha i många årtionden kämpat för att få utfartsväg, men de få alltjämt vänta förgäves. Och dock är avståndet till allmän väg blott omkring 15 kilometer. Under vintern är det väl något så när hyggligt för dem, men vid barmark te sig förhållandena annorlunda. De måste ju begrava sina döda, och den enda »likvagn» som sommartid kan komma i fråga utgöres av en stötting eller kälke, som användes vid timmerforsling, vid vilken kistans ena ände fastsurras med rep, medan den andra ändan släpar över stockar och stenar och i vatten. Det har hänt att kistan under en sådan färd slagits sönder i två delar. Men dessa bönder måste utgöra sin dryga vägs katt, de som andra, och ha även underhållsskyldighet av väg omkring 6 mil från byn!

Tusentals idoga, oförvitliga medborgare ha det ställt på samma sätt. Troget fullgöra de sina plikter mot fosterlandet, men fosterlandet gör ingenting för att tillgodose ens deras allra blygsammaste önskemål.

En befolkning som är så illa lottad har inte anspråk på att få kungsvägar, tillräckliga för tre skjutsar i bredd. Nödvändigt är ej heller att låta varenda backe försvinna helt eller till större delen. Erfarenheten har lärt detta folk att det är bättre med en enkel väg än ingen väg alls.

Däremot kan man icke fatta klokheten i att bygga landsvägar som kosta 50,000—80,000 kronor milen, då alla rimliga anspråk kunna tillfredsställas med vägar som icke kosta halva denna summa. Det är enkla, anspråkslösa människor som skola begagna dem, och dessa ha sannerligen icke några stora fordringar på bekvämligheter.

Det är ett genomgående drag att allt vad staten företar sig skall göras förstklassigt och dyrt. Men inte nog därmed. Det skall också göras efter samma måttstock överallt. Man har »normalplaner» som måste följas. Det ser ut som om man icke kunde fatta, att förhållandena äro så väsentligt olika på olika platser inom vårt avlånga land. Denna jämnstrukenhet och frikostighet vore ju bra, om staten verkligen hade råd att kosta på sig vad som helst. Men det har den uppenbarligen inte. Den oerhört stora skillnaden mellan begärda väganlag och tillgängligt anslag vittnar därom. För 20 år sedan uppgick antalet inneliggande vägförslag till 123, för vilka erfordrades ett statsanslag av 2,270,011 kronor 33 öre. I år uppgår antalet till 270 med ett erforderligt statsanslag av 11,463,800 kronor. År 1894 var bristen 1,470,011 kronor 33 öre, nu är den 9,713,800 kronor, trots det att anslaget under tiden ökats från 800,000 till 1,750,000 kronor. Även med den synnerligen välbehöfliga ökning till 2 miljoner kronor, som i årets statsverksproposition föreslås, dröjer det alltför länge, innan de planer som i flera år väntat på sin lösning kunna förverkligas. Och dock komma nya vägförslag att alltjämt inströmma, av vilka många skola tränga sig fram före andra, äldre förslag. Inom Norrland finnas många olösta vägförslag som äro över ett kvarts sekel gamla. Åtminstone en väg stakades första gången år 1867, men den är icke påbörjad ännu! Sådana gamla vägförslag revideras gång efter annan. Ingenjörerna staka och staka om igen, rita och rita om igen, och för varje gång blir förslaget dyrare och dyrare och vägen mera modern. På papperet. Men längre kommer man icke på en mansålder. Man skulle ha kommit ganska långt på en del väganläggningar, om man för arbetet fått disponera bara de belopp som stakning, avvägning, hantlangning och ritning kostat.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hyser ingen beundran för den väg av allra enklaste slag, som på initiativ av nuvarande landshövdingen i Västerbottens län och tack vare att anslag av Riksdagen samt betydande uppföringar av ortsbefolkningen nu är under anläggning mellan Stensele och Tärna. Ty styrelsen vill ha förstklassiga vägar, men den nämnda beräknades kosta blott en bråkdel av vad de riktiga vägarna kräva. Det är möjligt att för vägens fullbordan behöves ytterligare något statsbidrag, och det är troligt att ett mindre anslag framdeles erfordras för någon grusning. Men här åstadkommes dock en väg av 14 mils längd, som torde

bli framkomlig även med automobil, för 90,000 kronor i statsanslag. En landsväg av vanliga typen hade med säkerhet kostat staten 800,000 kronor, ty vägdistrikten hade icke haft förmåga att i nämnvärd mån bidraga. Men befolkningen är synnerligen tillfredsställd med att äntligen få en väg, även om den icke är så god.

Vid 1913 års riksdag beviljades på Kungl. Maj:ts framställning 500,000 kronor till enklare vägar i Norrbotten, Västerbotten och Jämtland. Dessa vägar äro avsedda att bli ännu bättre än Tärnavägen, men ofantligt mycket billigare än landsvägarna. En hel del av de vägförslag som ligga färdiga och vänta på statsanslag torde, åtminstone för Norrlands vidkommande, avse behov som mycket väl kunna fyllas genom en enklare vägtyp än den vanligen förekommande. En undersökning om möjligheten härav borde skyndsammast komma till utförande i syfte att avsevärt minska statens och vägdistriktens kostnader och därigenom öppna möjlighet för ett större antal väglösa bygder att inom kortare tid erhålla drägliga kommunikationer än som eljes torde bliva möjligt.

Vidare synes det vara nödvändigt att ändrade bestämmelser införas om väganläggningar, så att förstklassiga vägar icke komma till utförande på andra ställen än där de visa sig alldeles nödvändiga. Måhända skulle en förnuftigt sammansatt vägkommission inom landstingsområdena kunna få något inflytande vid bestämmandet av plan för vägbyggnaderna, vägtyper o. s. v. De nu alltför högt drivna anspråken på vägarnas bredd, horisontala läge och raka sträckning måste vika när det gäller linjer, som icke komma att förmedla en mycket stor trafik, och mera praktiska metoder tillämpas som möjliggöra anpassning efter förhållandena. Anslagsökning är nödvändig, men effektiv bot ernås icke enbart härigenom. Mycket kan vinnas på annat sätt.

Den uppväxande delen av befolkningen vet huru deras fäder fått kämpa, vilka svårigheter de haft att utstå. Det är klart att de unga inför utsikten att få bestå ett lika hårt prov hellre söka sin utkomst i annat land, där många lyckats väl. Vill fosterlandet bevara dessa i allmänhet praktiska söner inom egna gränser, så är ett av grundvilkoren härför skapandet av drägliga kommunikationer. Skall det stora behovet av sådana kunna fyllas inom rimlig tid, är det emellertid en oeftergivlig fordran att vägbyggnaderna utföras på ett mera ändamålsenligt och praktiskt sätt än nu är fallet.

Av vad jag anfört torde framgå att en skyndsammare utbredning av Norrlands vägnät är nödvändig. Men då statens finanser icke medgiva den avsevärda ökning av anslaget för ifrågavarande ändamål, som härför erfordras, synes det vara angeläget att genom bestämmelser om enklare

byggnadssätt i vissa fall åstadkomma billigare anläggningskostnad och därmed möjlighet att i högre grad än nu är fallet främja anläggningen av nya vägar.

I sådant syfte får jag hemställa,

att Första kammaren måtte för sin del besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt låta genom erfarna, praktiska män verkställa utredning, huruvida och i vad mån åtgärder kunna vidtagas för att nedbringa kostnaderna för anläggning av vissa allmänna vägar.

Stockholm den 3 februari 1914.

Gustav Rosén.

STOCKHOLM, IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B., 1914.
