

Nr 241.

Av herrar Hage och Grym, om åstadkommande av vägförbindelser till avlägsna byar och bygder.

Då och då förekomma i tidningspressen skildringar av de förhållanden, under vilka befolkningen lever ute i de avlägsna bygder av landet, främst Norrland, vilka kunna i mer eller mindre grad betecknas som de väglösa bygdernas landsdel. En sådan skildring förekom alldeles nyligen i "Morgon-Tidningen", vari man skildrar förhållandena i en sådan väglös by vid namnet Sjaunja, som ligger 5 mil från Gällivare.

En inbyggare i nämnda by säger om förhållandena i denna by bl. a. följande: — "Vi ha tre mil till närmaste järnvägsstation, som heter Lina älv och ligger på linjen Boden—Kiruna. Dit måste vi gå — för det finns inga vägar alls häruppe. Om vintern tar det sex timmar att gå till Lina älv, men om sommaren över sju, ty då måste man ofta gå runt stora myrar. Till närmaste stad, Boden, är det 21 mil. Bli någon sjuk så är det enda man har att göra att rekvirera ambulansflyg. Men även det kan ha sina svårigheter.

En vår, när en lappkvinna blev sjuk och ambulansplanet beställdes genom telefonstationen, kunde detta inte komma, därför att uppe i Sjaunja var träsket tillfruset, medan det var öppet vatten i Boden. Flygplanet hade försetts med pontoner, vilket ju omöjliggjorde en hämtning där de inte kunde användas.

— Hur ofta får ni posten då?

— Post, det får vi när någon god människa kommer förbi och tar den med sig. Inte sker det ofta, ibland blir det både fjorton dagar och en månad mellan varje tur. Och då blir det att läsa tidningarna för långa tider i taget.

På sommaren är det nästan omöjligt att forsla något ditupp, då det inte finns tillstymmelse till vägar och knappt stigar. På våren får man handla för hela vinterbehovet på en gång."

Som redan här förut antytts, möter man ofta i vår press skildringar av detta slag rörande förhållandena i de mer eller mindre kommunikationsfattiga bygderna. En eller annan sådan skildring är kanske något överdriven. Men om man skalar bort en del överdrifter, kvarstår likväl som en kärna det förhållandet, att det finnes runt om — särskilt i Norrland och framför allt i övre Norrland — bygder i fullständig avsaknad av vägar och kommunikationer, vilket för med sig sådana förhållanden, som här antytts. Följden blir då ofta den, att sådana bygder i stor utsträckning så småningom avfolkas — framför allt tager sig ung-

domen bort från byn och lämnar kvar åldringarna att sköta jorden och i övrigt sköta om de sysslor, som skola omskötas. Och så går bygden eller byn kanske så småningom sin avfolkning till mötes.

Vad som här sagts, innebär icke, att det påstås, att vederbörande myndigheter ej under de senaste tiderna sökt åstadkomma en del för att framskapa vägar och kommunikationer även till bygder av det slag, som det här är fråga om. Tvärtom har en hel del åstadkommit i det avseendet. Men trots detta torde det fortfarande existera ett icke ringa antal byar av det slag, som här berörts, där bristen på vägar alltjämt existerar, d.v.s. ingen vägförbindelse finnes fram till byn. Detta torde särskilt vara förhållandet i de inre delarne av övre Norrland. I många fall ha vägar till sådana byar en gång planerats, men så har planerandet och byggandet avstannat eller stannat på papperet. Och trots detta kan man vid resor ibland konstatera, att i en sådan by efter allt att döma möjlighet existerar till utveckling av jordbruk m. m. — om blott bättre möjligheter skulle kunna åstadkommas för avsättande av produkterna genom framskapande av vägförbindelser.

Nu kan kanske någon säga, att vid framskapandet av bättre vägförbindelser böra de mera tätbyggda bygderna gå före och få sina väganordningar förbättrade, hellre än att man nedlägger en massa kostnader att framskapa vägar till bygder med en ringa bebyggelse. Men man bör som svar på ett sådant påstående kunna säga, att det finnes anledning att inrikta sig på både det ena och det andra. Särskilt torde man kunna framhålla, att den nuvarande tiden är särskilt lämplig för att upptaga till övervägande, huruvida och på vilket sätt man bör gå fram för att bättre tillgodose de avlägsna och vägfattiga bygdernas intressen. Ty då vi stå inför en tid, då en hel del andra arbeten kunna komma att tryta, och då vi diskutera frågan om beredskapsarbetena och huru de lämpligen böra anordnas och planeras, då förefaller det som det skulle ligga nära till hands att i den plan, som kan så småningom i detalj komma att utarbetas, även upptaga och kostnadsberäkna vägar av detta slag, och detta icke minst därför, att man skulle då kanske i en viss utsträckning kunna finna sysselsättning för de avlägsna bygdernas befolkning på sådant sätt, att de kunde få sitt arbete förlagt någorlunda nära den bygd, där de höra hemma.

I vilken utsträckning existera nu byar och bygder vilka tillhöra denna kategori av väg- och kommunikationslösa sådana, som särskilt borde komma ifråga vid det planerande, som här ifrågasatts? Härom kan icke i detta sammanhang sägas något bestämt. Men det torde förhålla sig så, att inom varje län finnes någon förteckning, varav man torde kunna bilda sig en ungefärlig uppfattning om antalet tillsammans i samtliga län, där byar och bygder av detta slag finnas. Man torde kunna utgå ifrån att vid en sammanslagning det skall visa sig, att antalet så-

dana byar och de vägsträckor som det kan bli fråga om att vägbelägga, är synnerligen avsevärt. Men detta borde ej verka avskräckande, om man inriktar sig på att uppgöra en tidsplan, innebärande att ett visst antal vägar toges upp till arbete under varje år.

Nu kan man visserligen fråga: Varför skola dessa vägar skiljas ut från det andra vägarbetet och behandlas för sig? Härpå kan svaras, att annars kan tänkas, att de avlägsna bygdernas vägbehov "kommer bort" i mängden av andra vägprojekt. Och härtill kommer, att det kan tänkas, att förhållandena komma att föranleda myndigheterna till att i ett flertal fall bygga vägar av ett helt annat slag till dessa avlägsna bygder än vad som ingår i det vanliga vägbyggandet t. o. m. när det gäller ödebygdsvägar. Det kan t. ex. i vissa fall bli fråga om att till en början endast inskränka sig till åstadkommande av stigar, vilka dock böra vara så pass tillfredsställande, att i alla fall befolkningen i en by kan taga sig fram till mera bebyggda platser. Med avseende på ett icke obetydligt antal byar torde icke ens sådana stigar existera nu för tiden. Givetvis är det helst önskligt, att det i alla fall blir riktiga vägar fram till här nämnda bebyggelse. Men skulle det visa sig, att icke större anslag skulle kunna erhållas, än att ett byggande av vägar av en något högre standard skulle komma att medföra, att vägbyggandet gick allt för sakta och det tog en mycket lång tid, innan man kom fram med detsamma till byarne i allmänhet, kunde det tänkas, att man till en början inriktade sig på att åstadkomma förbindelseleder av ett mera primitivt slag — så att så många byar som möjligt så fort som möjligt fingo del av en vägförbindelse, även om denna till en början var av ett primitivt slag. Det förut i vissa delar av Norrland tillgripna systemet med de s. k. enkronasvägarna (även om dessa ej voro enkronasvägar utan betingade ett betydligt högre anläggningspris) giver i alla fall en antydning om, huru man i dessa bygder sett på dessa ting och säkerligen alltjämt ser på desamma, enligt principen "gärna en smal väg, blott den är tillräckligt lång".

Det, som här anförts, giver någon liten uppfattning, huru motionärerna se på denna fråga. Sammanfattningsvis må här anföras, att den utredning av frågan, som här nedan kommer att påyrkas, i första hand borde gå ut på att få fram från resp. län en sammanfattning av antalet byar, vilka ligga mera avsides och alltjämt äro utan vägar eller andra kommunikationer. Därefter borde en utredning ske rörande de kostnader, som skulle kunna uppkomma genom åstadkommande av vägar av en lämplig standard till dessa platser och en tidsplan upprättas för arbetets fullföljande. Det är helt naturligt, att staten måste ansvara för kostnaderna i detta fall.

Under hänvisning till vad här ovan anförts, hemställles alltså,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t på sätt, som befinnes lämpligt, måtte upptaga till utredning frågan om och på vilket sätt effektiva åtgärder kunna vidtagas för att åstadkomma vägförbindelser till sådana avlägsna byar och bygder, som nu sakna vägförbindelser och äro så belägna, att utsikter icke finnas att de skola erhålla vägförbindelser inom en rimlig tid, om icke särskilda åtgärder vidtagas för detta ändamål.

Stockholm den 23 januari 1945.

Ernst Hage.

J. F. Grym.