

## Nr 123.

Av herr **Sandberg** och fru **Sandström**, om ökade anslag till nyanläggning av bygdevägar.

Under de gångna krisåren har genom den begränsade medelstillelningen till vägväsendet vägunderhållet blivit i viss mån eftersatt samt en eftersläpning uppstått beträffande både byggandet av nya vägar som ock i fråga om befintliga vägars omläggning och förbättring. Det är därför med tillfredsställelse som man i årets statsverksproposition konstaterar, att chefen för kommunikationsdepartementet föreslår, att den ökning av bilskattemedlen, som kan beräknas för nästa budgetår, i allt väsentligt eller till omkring 59 milj. kr. skall användas till direkt ökning av väganslagen, främst för vägunderhåll och vägbyggnader.

Trots den kraftiga ökning av väganslagen som sålunda skett, särskilt i de fall då departementschefen helt följt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, finnas ändamål som med skäl kunna sägas hava blivit för litet tillgodosedda. Vi tänka närmast på anslagen till nybyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar. Departementschefen har för att kunna hålla utgifterna för vägändamål m. m. inom ramen för de beräknade inkomsterna av bilskattemedel tyvärr ansett sig tvungen att föreslå viss nedsättning i det belopp, som föreslagits av styrelsen å bl. a. nyssnämnda anslag, nämligen för bygdevägar från 8 till 7,5 milj. kr. och för ödebygdsvägar från 3,5 till 3,3 milj. kr. Det synes oss dock ofrånkomligt att i stället en ökning måste ske av anslagen i fråga.

Beträffande bygdevägarna erinrar styrelsen om att under de tre budgetåren närmast före krisåren hade anvisats 6 à 7 milj. kr. per år för detta ändamål, varvid dessa medel utgått i form av anslag till vägdistrikten. Omräknas anslaget med hänsyn härtill och till nu rådande prisläge erfordras, för att samma arbetskvantitet skall kunna utföras, ett belopp av 11 à 12 milj. kr. Under budgetåren 1943/44—1945/46 har emellertid anvisats ett sammanlagt belopp av endast cirka 10,8 milj. kr. Dessa tre sista års sammanlagda anslag ha sålunda i realiteten varit mindre än vad som anvisades under ett enda budgetår under förkrigstiden. Denna begränsning av de senare årens anslag har givetvis haft till följd, att ett mycket stort behov av nya vägar hopat sig. Enligt styrelsens beräkningar borde anslaget för nästa budgetår uppgå till 12 milj. kr.

Även i fråga om ödebygdsvägarna är nybyggnadsbehovet ofantligt stort. Styrelsen framhåller huruledes i samband med investeringsplanernas upprättande aktuella vägbehov framförts för 27 milj. kr. Planerna utvisa emellertid på intet sätt det totala behovet, vilket säkerligen — såsom också exemplifieras av styrelsen — är mycket större. Anmärkas bör också, att byggandet av ödebygdsvägar bl. a. på grund av att de utföras i avlägsna bygder mindre väl lämpar sig som arbetsobjekt vid arbetslöshet.

Behovet att utföra ödebygdsvägar inom de stora och glest befolkade områden som sakna allmänna vägförbindelser bör enligt styrelsens mening tillgodoses i snabbare takt än hittills skett, då befolkningen har att arbeta under ovanligt hårda och torftiga förhållanden och då en utbredning av denna typ av vägförbindelse måste anses ha betydelse ur bebyggelse- och kolonisationssynpunkter.

För hela befolkningen i de väglösa och vägfattiga bygderna är en förbättring av vägförbindelserna den mest brännande frågan — både ur ekonomisk och social synpunkt. För jordbrukets del kan sägas, att detta inom Norrland — den landsdel, som vi närmast hava i åtanke — kan ernå en kraftig och önskvärd utveckling särskilt i fråga om kreatursskötseln. En förutsättning är dock, att förnödenheter av olika slag kunna hemförskaffas för rimliga kostnader och att produkterna kunna avyttras på lämpligt sätt. Mejeriorganisationen har inom denna landsdel nått en icke ringa omfattning och kan ytterligare mycket utvecklas särskilt inom lappmarkerna. De avsättningsmöjligheter, som sålunda beredas för den i dessa trakter viktigaste jordbruksprodukten, mjölken, utgöra en kraftig hävstång till jordbrukets höjande. Men ännu finnas många platser och byar, där jordbrukarna i brist på väg icke kunna tillgodogöra sig de möjligheter till en förbättrad ekonomi, som ligger i att kunna leverera mjölken till mejeriet.

Styrelsen framhåller i fråga om ödebygdsvägarna — något som även i stor utsträckning gäller för t. ex. bygdevägarna — att tillkomsten av nya vägar bryter de avlägsna bygdernas isolering, motverkar landsbygdens avfolkning och ger möjlighet till drägligare levnadsvillkor för deras invånare, vilka genom nyttig verksamhet i landets ödebygder och skogsområden påtagit sig stora offer.

Vad styrelsen anfört är inte något nytt men alltjämt lika aktuellt för alla de människor, som bygga och bo i dessa avlägsna trakter och där utföra ett betydelsefullt pionjärarbete. Dessa människor ha ingalunda haft möjligheter att i allo följa med i den materiella utvecklingen till höjd levnadsstandard, men förbättrad undervisning, press och radio m. m. ha sört för att även avlägset boende åtminstone i andligt avseende blivit fastare inlänkade i det svenska samhället. De ha därigenom alltmer börjat känna den skillnad i levnadsvillkor, som finns mellan den trakt, där de leva, och övriga delar av landet. Men därmed har också den otrivsel och oro ökat, som en människa måste känna, då hon årtionde efter årtionde bor i en trakt, som saknar vägförbindelser. Det måste kännas underligt för befolkningen i dessa bygder att läsa om huru många hundratals miljoner kronor en alltmer utbyggd socialvård till samhällsmedlemmarnas fromma kommer att kosta — och samtidigt få höra att för dem kommer det inte inom rimlig tid att finnas medel till den enklaste vägförbindelse med yttervärlden. Det gäller dock här icke enstaka och små jordbruksgårdar, om vars ekonomiska betydelse och bärighet man kan tvista, utan i många fall byar med femtio- eller hundraårig odlingshistoria bakom sig och fem, tio eller flera hushåll.

Ett i viss mån nytt och ganska allvarligt moment synes nu tillkomma i det den nyssnämnda otillfredsställelsen mer än tidigare börjar utlösas i handling. Under de senare åren har man t. ex. i Västerbotten kunnat förmärka en tendens till en

allt större dragning från inlandet till kustområdena. Från olika lappmarkssocknar ha sålunda familjer flyttat till kusten. Dessa omflyttningsföreteelser äro emellertid icke rent statistiskt mätbara till sin omfattning ännu men hava dock kunnat tydligt iakttagas. Mycket ofta är det stora familjer från avlägsna trakter i inlandet, som på detta sätt söka omplantera sig i trakter med bättre förbindelser och utkomstmöjligheter. Det är ovedersägligt, att många av dessa flyttat helt enkelt därför att de inte längre vilja bo i väglös bygd.

En annan och ännu påtagligare barometer på den oro, som gripit omkring sig i de mera isolerade bygderna i inlandet, äro de otaliga skrivelser, som på senare tid sänts till myndigheterna med begäran om vägförbindelser. I Västerbottens län ha t. ex. sådana skrivelser sänts till såväl länsstyrelsen som till landshövdingen personligen, till vägdirektören och andra, som man anser sig kunna skriva till i dylika frågor. I en skrivelse från byamän inom Lycksele och Åsele socknar begäres en ödebygdsväg, som berör fyra byar med sammanlagt över 200 personer. I skrivelsen anföres, att "man kan icke utan beklämning se hurusom folk lämna sina hem för att bege sig till bygder, som äro bättre lottade, för att där söka sin utkomst och dock skulle många, ja, de flesta, ha stannat kvar om framkomstmöjligheterna — — — varit drägligare". Det säges också i samma skrivelse, att det inte är underligt "att man börjar tänka som så, det är nog bäst, att vi utvandra härifrån och att staten får lösa ut oss och förskaffa oss hem på annan ort".

I en skrivelse från Vilhelmina socken, undertecknad av ett femtiotal personer, hemmansägare, kronotorpare och småbrukare, säges, att det är alldeles oförklarligt att deras vägfråga nu blivit fördröjd i över 20 år. En av de berörda byarna har under de senaste trettio åren gått mycket tillbaka till stor del beroende på de ogynnsamma kommunikationerna. "Överallt", säges vidare i skrivelsen, "ser man att myndigheterna göra allt för att hjälpa landsbygdens folk på olika sätt och områden" men vad landsbygdens folk först som sist är beroende av, det är "vägar och åter vägar". Man anser det "unik", att det skall ta så lång tid att få till stånd en väg på 13 km, och säger i slutet av sin skrivelse: "För att denna bygd inte skall helt avfolkas och göras till fäbodvallar få vi vördsamt anhålla om vägbyggnadens snara påbörjande. Vi kan helt enkelt inte vänta längre på denna stora livsfråga".

Ett femtiotal personer i Tärna socken underteckna en skrivelse angående en för länge sedan utstakad väg på en mil, som de vänta på och som, när den en gång bleve färdig, skulle utgöra deras enda förbindelse med yttervärlden. I en skrivelse från Norsjö socken säges, att "antingen måste nu staten lösa in våra hemman, gårdar och odlingslägenheter eller också måste vi få väg".

Exemplen skulle kunna mångfaldigas, men tendensen är densamma. Man nöjer sig inte längre med att stillatigande finna sig i vad förfäderna gjorde utan knot: att bo i väglös bygd i hela sitt liv men med samma skattebördor som alla andra. Och man talar alltmer hotfullt om tvånget av att flytta. Något måste därför göras för att fortast möjligt komma dessa bygdernas folk till hjälp.

Den ökning av ifrågavarande väganslag, som vi sålunda anse nödvändig, torde tyvärr inte kunna komma till stånd utan att minskning sker av något annat väganslag, såvida man icke vill öka beloppet av vanliga skattemedel på sjätte huvudtiteln. Vid övervägande av angelägenhetsgraden för de olika väganslagen synes det oss att anslaget till byggande av huvudvägar bör kunna minskas med ett belopp motsvarande en ökning av 1 milj. kr. å vardera av anslagen till nyanläggning av bygdevägar.

På grund av det anförda få vi alltså yrka,

att riksdagen måtte besluta att till nyanläggning av bygdevägar för budgetåret 1946/47 anvisa ett reservationsanslag av 8 500 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen och

att till nyanläggning av ödebygdevägar för budgetåret 1946/47 anvisa ett reservationsanslag av 4 300 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 19 januari 1946.

*O. E. Sandberg.*

*Ragnhild Sandström.*

---