

Nr 24.

Av herr **Hansson** i Skediga m. fl., *angående statens övertagande av byggande och underhåll av enskilda vägar, m. m.*

Bygden utan väg tynar bort, sakta men obevekligt. De orden stodo att läsa som rubrik i en av vårt lands mest spridda tidningar, och de innehålla en sanning, som inte kan bestridas. Liksom det är sagt att väg bryter bygd, lika väl gäller det, inte minst i våra dagar, att dåliga kommunikationer, som i hög grad försämra utkomstmöjligheterna, kraftigt bidra att avfolka många bygder.

För någon tid sedan gick genom landets tidningar en notis om en by i Västerbotten, som såldes på auktion. På grund av sitt isolerade läge och bristen på även de enklaste utfartsvägar hade byn helt avfolkats. Vederbörande kommun köpte då hela byn med jord och skog. Jordbruken voro ju redan övergivna och den öppna jorden, som en gång med mycket arbete uppodlats, lades igen, medan samtliga mangårdsbyggnader, sommarstugor, ladugårdar, logar o. s. v. såldes på auktion, revos och sågades upp till ved för leverans söderut. Det var slutet på en bygd där många människor förtjänat sitt uppehälle och haft sina hem.

Samma utveckling kan iakttagas i ett likaledes i tidningarna livligt omskrivet fall beträffande en by i Ångermanland, belägen endast på halvannan mils avstånd från en stad. År 1926 funnos i den byn 89 personer, men nu hade antalet nedgått till 32. Av dessa voro tolv folkpensionärer och åtta mellan 45 och 67 år samt tre små barn, varav endast ett skolpliktigt. I byn funnos tio självständiga brukningsdelar om 12—18 tunnland åker, enligt uppfattningen i orten bäriga jordbruk med rätt god stödskog, i vissa fall till och med skogstillgång därutöver. Tidigare hade gårdarna fött relativt stora kreatursbesättningar och smör framställts. Men sedan utvecklingen överallt i trakten i övrigt gått över till leverans till mejeri och då byns jordbrukare på grund av bristen på väg inte mäktat att fullfölja övergången härtill hade kreatursbesättningarna avvecklats med undantag för några djur för konsumtionsmjölk. Trots att byn ligger så nära stad och endast knappt tre kilometer från allmän landsväg, hade det icke varit möjligt att få väg fram. Den var visserligen en gång både beslutad och påbörjad—i gamla arbetslöshetskommisionens regi—men det hade stannat därvid. När arbetslösheten kommer, skall vägen byggas, heter det, men när den tiden kommer vet ingen och då är byn kanske öde, medan skogen får växa där förut för försörjningen värdefulla skördar tagits.

Ett annat exempel kan anföras från en by i Stockholms län, från centrum

av Uppland, och detta visar liksom de många fallen ute i skärgården, huru bristen på kommunikationer avfolkar bygden. Där har man 9 km till närmaste väg. Förr bodde där 130 personer; nu äro endast åtta kvar — fem äldre och tre barn, varav ett skolpliktigt. Förr fanns där en skola, men nu står den naturligtvis tom.

Exempel finnas i mångfald från snart sagt alla delar av landet. För bodde där människor, men nu är avfolkningen i full gång. Även där ute i de avlägsnare bygderna växa anspråken på tillvaron, och man vill ha utkomstmöjligheter och levnadsvillkor, som inte kunna utvinnas när kommunikationer saknas. Även jordbrukarna där önska att kunna leverera sina produkter till mejerier och slakterier och få sin likvid där som andra. Man vill ha möjlighet att komma i kontakt med andra människor, att bryta isoleringen, att få tillgång till kulturellt utbyte som andra och rättvis del av en social omvårdnad, likvärdig med den, som kommer de tätbebyggda orternas folk till del.

Under tidigare år, då frågan om överproduktion av jordbruksprodukter var ett allvarligt problem, inte minst ur prisbildningens synpunkt, ifrågasattes även allvarligt bortrationalisering av vissa jordbruk och i stället skogs-sådd i åkrarna. En riktig uppfattning av problemläget måste numera utgå ifrån, att inte bara vårt eget land i dagens aktuella situation, utan också världshushållet i sin helhet på längre sikt måste inrikta sig på ökning av livsmedelsproduktionen.

Vid 1948 års riksdag framfördes förslag (II: 36) om skyndsamt utredning angående statens övertagande av det enskilda vägunderhållet. Motionen avsåg i princip att staten skulle svara för kostnaderna även för underhållet i fråga om de enskilda vägarna intill ett avstånd av 100 meter från gården. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i yttrande över motionen framhållit de enskilda vägarnas olikartade beskaffenhet och menat, att detta skulle tala emot ett generellt överförande av vägunderhållet till staten. Somliga enskilda vägar ha av styrelsen rubricerats som enkla kärrvägar, medan andras standard angavs som jämställd med vissa allmänna vägars. Däremot uttalar styrelsen intet omdöme om, huruvida det kan anses rätt och skäligt, att somliga genom det allmännas försorg och på dess bekostnad skola tillgodoses med både vägar och vägunderhåll av hög standard, medan andra få nöja sig med de emellanåt ganska primitiva vägförbindelser, som de ofta med kännbara uppoffringar själva skaffa sig, eller vara utan vägar. Man kan instämma i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förmodan, att statens övertagande av de väsentliga kostnaderna för vägunderhållet skulle resultera i krav på ett något förbättrat underhåll även för de sämst ställda. Men medan styrelsen med farhågor betraktar utsikterna för en sådan utveckling, förefaller detta ur den ovan angivna rättvisesynpunkten endast som naturligt.

Att den nuvarande statliga bidragsgivningen till enskilda vägar icke är till fyllest erkännes från flera håll. I en del landsting och kommuner ha anslag lämnats för att något utfylla de värsta luckorna häri. Särskilt i de nordliga

länen har sådan verksamhet fått en ganska betydande omfattning. Landstinget i Uppsala län har också nyligen tagit initiativ till en framställning om upp-
mjukade bestämmelser, avsedda att underlätta att ge statsbidrag för vägar i
glesare bebyggda trakter ävensom för utfartsvägar från enskilda fastigheter
då så kan anses befogat. På samma linje går ett yttrande av länsstyrelsen i
Västerbottens län, avgivet till andra kammarens första tillfälliga utskott i
anledning av den ovan berörda motionen vid förra riksdagen. Däri föreslås,
att i samband med att årliga underhållsbidrag första gången beviljas för en
enskild väg särskilda bidrag må under vissa förhållanden kunna utgå för
istandsättande av själva vägbanan, ej blott som enligt gällande bestämmelser
för istandsättande av bro eller färja, ombyggnad av vägtrumma och upprät-
tande av handrücke eller vägmärke. Länsstyrelsen förordar vidare, att be-
stämmelse i gällande författning angående statsbidrag till enskilda vägar
(§ 2 mom. 2), att en väg för att vara bidragsberättigad skall vara av väsentlig
betydelse för en bygds befolkning, samt dess underhåll betungande för denna
bygd, skall modifieras därhän, att i tillämpningen även en ensam gård må
kunna erhålla bidrag för byggande eller underhåll av egen utfartsväg.

Med hänsyn till nödvändigheten av goda kommunikationer även i mera
avlägsna bygder framstår en utveckling mot statens övertagande av ansvaret
även för de enskilda vägarna som ofrånkomlig. Redan nu lämnar staten —
långt ifrån tillräckliga—bidrag till underhåll och byggande av enskilda vägar,
vilka bidrag på grund av kostnadsutvecklingen med all säkerhet måste höjas
väsentligt. Starka skäl tala för att staten på ett tidigt stadium inriktar sig
på att övertaga hela kostnaderna för de enskilda vägarna. Man skulle kunna
tänka sig en sådan anordning, att staten bekostade vägbyggande och under-
håll, bortsett från exempelvis de sista hundra meterna till bostaden, vilken
vägsträcka fastighetsägaren själv borde svara för. Emellertid får man räkna
med att en utredning, syftande till statens övertagande av de enskilda vägarna,
kommer att taga en viss tid i anspråk. Under tiden böra statens bidrag till
byggande och underhåll av enskilda vägar höjas till 90 % av kostnaderna.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte besluta dels att i skrivelse till Kungl.
Maj:t anhålla om skyndsamt utredning angående statens över-
tagande av byggande och underhåll av enskilda vägar och dels
att i avvaktan på denna utredning höja statsbidraget till byg-
gande och underhåll av enskilda vägar till 90 % av kostnaderna.

Stockholm den 18 januari 1949.

K. E. Hansson,
Skediga.

David Boman
i Stafsund.

Osc. Werner.

Rob. L. Jansson
i Aspeboda.

E. Pettersson,
Ersbacken.

Sven J. Vigelsbo.

Gustaf Svensson
i Vä.