

Nr 48.

Av herr Rosén, om anslag till anläggning av enklare
ulfartsvägar i de tre nordligaste länen.

I en av mig vid 1914 års första riksdag väckt, men ej slutbehandlad motion, nr 75, som förnyades vid senare riksdagen samma år, framhölls nödvändigheten av åtgärders vidtagande för tillgodoseende inom överskådlig tid av det mest trängande behovet av utfartsvägar särskilt inom övre Norrland. Ifrågavarande motion avslogs av första kammaren, på hemställan av dess andra tillfälliga utskott, med 61 röster mot 48. Minoriteten röstade för bifall till ett av mig framställt yrkande »om utredning angående de olika vägtyper, som kunna komma till användning för ett snart tillgodoseende av det mest trängande behovet av vägar, särskilt i övre Norrland».

Enligt förljudande läser vägkommissionen inom närmaste tiden komma att avlämna sitt betänkande. Av vad som redan meddelats rörande det samma synes framgå, att ingen uppmärksamhet ägnats åt den särskilt för en mycket stor del av den norrländska befolkningen synnerligen viktiga frågan om beredande av utfartsvägar.

I min ifrågavarande motion har anförts åtskilliga exempel som visa under vilka svårigheter dessa under vissa årstider fullständigt isolerade människor kämpa. Dessa exempel voro till övervägande del hämtade från Västerbottens lappmark. Men även från det lyckligare lottade kustlandet kunna anföras bevis som ådaga'ägga att något måste göras.

Det är nio år sedan stakning och undersökning verkställdes för en landsväg mellan Tväråbäck (mötesplats på norra stambanan norr om Vännäs) och Ytterödå i Umeå landsförsamling, men ingen väg har kommit till stånd. En jordbrukare, som är bosatt i en av de utefter nämnda linje belägna byarna, har i brev skildrat befolkningens bekymmer och anför bland annat:

»Värst är det när någon på sommaren blir så allvarligt sjuk att läkare eller lasarettsvård måste anlitas. Då måste man vanligen skjutsa den sjuke på s. k. »släpar». Det vill säga: man binder en låda på en kälke och placerar den sjuke i lådan. Eller också binder man ena ändan av en stege på kälken, medan man låter den andra ändan gå på släp, och binder så fast den sjuke ovanpå stegen. En sådan färd kan stundom te sig både ömklig och löjlig, men bekväm är den inte. Om vederbörande själva finge pröva på en sådan färd då de äro sjuka, torde de mindre undra på att de väglösa allt högljuddare börja ropa på väg, då kanske de gjorde sig större flit om att åtminstone lite skyndsammare behandla frågorna.»

Han meddelar vidare att jordbruk och kreatursskötsel, trots dessa olidliga vägförhållanden, under senare tiden väsentligt förbättrats tack vare upplysningsarbetet, men de svårigheter under vilka man kämpar göra, att en liter mjölk icke inbringa mer än 6 à 7 öre, ehuru man får betala lika mycket för den lejda arbetskraften som de, vilka få 10 à 12 öre för sin mjölk. Befolkningen anser att den landsvägsbyggnad, som är avsedd att utföras, är »ett onödigt slöseri», då man är tillfredsställd med en enklare väg. »Huvudsaken är att den blir fort färdig.»

De utfartsvägar, som i första hand erfordras, kunna byggas mycket enkla. Norrländska bolag ha anlagt vägar över sina domäner för 25 öre metern, av vilka en del kunna befaras med automobil. Domänstyrelsen har enligt 1912 års berättelse byggt utfartsvägar för bevakningspersonalen och lägenhetsinnehavare i kronoskogarna inom Norrbottens län för ett medelpris av 19 öre metern. Sådana vägar hava även anlagts på kronomarker i södra Sverge, och enligt samma berättelse uppgick medelpriset för domänstyrelsens vägbyggnader inom hela riket till 65 öre per meter. Den av statens järnvägsbyggnader för mer än tjugo år sedan anlagda s. k. materialvägen utmed vissa sträckor av norra stambanan, vilken underhålles av vägdistriktet, användes alltjämt av ortsbefolkningen. Denna väg, som i anläggning ej torde ha kostat mer än omkring 50 öre per meter, har på sina ställen mindre bredd än två meter, men densamma befinner sig i mycket gott stånd, vilket torde bestyrkas därav, att vid färd med en 35 hkr. automobil medelhastigheten kunde utan någon som helst olägenhet uppdrivas till 29 kilometer i timmen på en sträcka av en mil.

Då de erforderliga utfartsvägarna icke äro avsedda för automobiltrafik är det uppenbart att befolkningen i de orter, som sakna alla kommunikationer, bliva ganska väl tillgodosedda genom vägar av så enkel

beskaffenhet som den åsyftade materialvägen. Det är också till skapandet av sådana vägar, vilka framdeles, om så erfordras, kunna förbättras, som folket behöver skyndsam hjälp. Sådana vägbyggnader hava den stora fördelen att de fylla nästan samma ändamål som landsvägar, men kräva blott en bråkdel av den kostnad, som de senare. För befolkningen är det givetvis värdefullare att ha en dålig väg än ingen väg alls.

Härtill kommer, att det i dessa tider mer än någonsin är en tvingande nödvändighet att söka hindra den landsbygdens avfolkning, som pågår, samt att förebygga emigrationen, och i detta avseende är det min övertygelse att kommunikationsväsendets utbredning är en av de verksammaste åtgärderna.

Norrlands kommuner äro i allmänhet så tyngda av skatter och vägunderhåll, att de ej själva förmå bygga dessa utfartsvägar. Kunde däremot statsanslag påräknas, skulle befolkningen i de byar, som lyckliggöras av anslag, utan tvivel åtaga sig vägarbetets utförande för ett ytterst billigt pris. Västerbottens läns landsting har under några år beviljat 5,000 kronor till utfartsvägar, vilka medel fördelats i smärre belopp. Så har exempelvis en by, som räknar sju eller åtta hemmansägare, anlagt en omkring 8 kilometer lång utfartsväg för ett anslag av 800 kronor eller omkring 10 öre per meter. Den terräng vägen genomlöper, är dock synnerligen lätt. Men med denna väg, som hemmansägarna själva byggt, äro de dock tillfredsställda, ty de kunna nu komma fram till kyrkbyn med häst och åkdon även vid barmark, vilket förr var en omöjlighet. Landstinget är emellertid så tyngt av utgifter och landstingsskatten är så hög, att därifrån under nuvarande förhållanden icke kan påräknas ytterligare anslag för väganläggningar.

Med beräkning av ett medelpris av 60 öre per meter, eller samma pris som de genom domänstyrelsens försorg anlagda utfartsvägarna betingat, skulle för ett statsanslag av 250,000 kronor en sammanlagd längd av omkring 400 kilometer väg erhållas. Genom ett sådant anslag under några år framåt skulle den oerhörda brist på vägar, som för närvarande förefinnes, väsentligen avhjälpas. Många av de vägar, vilka föreslagits att byggas såsom landsvägar skulle nämligen, åtminstone till en början, kunna ersättas med enkla utfartsvägar, och därest trafiken framdeles ökas i sådan omfattning, att en förbättring eller ombyggnad av vägen är behöflig, kan detta ske utan allt för stora kostnader. Den nuvarande kustlandsvägen har ursprungligen varit en skogsstig, vilken så småningom förbättrats och är numera, fränsett de många och ofta omotiverade krökarna,

en förträfflig väg. Skall den stora vägbristen avhjälpas genom anläggning av landsvägar och enklare vägar enligt nu använda typer, kommer detta att kräva en högst betydande ökning av de anslag, som för närvarande utgå, därest nu levande generation skall få någon nytta av dessa kommunikationsleder.

Övertygad som jag är därom, att statsmakterna behärta denna livsfråga för Norrlands jordbrukande befolkning, vågar jag hemställa,

att riksdagen måtte ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett extra anslag av 250,000 kronor för 1916 till anläggning av enklare utfartsvägar i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län.

Stockholm 25 januari 1915.

Gustav Rosén.
