

Nr 93.

Av herr **Bergqvist**, om ökat anslag till anläggning av ödebygdsvägar i Norrbottens m. fl. län.

Enligt Kungl. Maj:ts proposition, punkt 18, angående ödebygdsvägarna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin skrivelse den 1 september 1924 bland annat meddelat, att för färdigställande av under byggnad varande ödebygdsvägar komme att åtgå ett belopp av 920,000 kronor, att underhåll under budgetåret 1924—1925 av redan färdiga sträckor beräknats draga en kostnad av 70,000 kronor, samt att ansökningar om byggande av ytterligare 10 ödebygdsvägar för en beräknad kostnad av 683,900 kronor inkommit. Uppgift om den beräknade kostnaden för de förslag, som uppgjorts och inkommit till styrelsen men ej blivit föremål för resp. vägstämmors yttrande, saknas dock. Antagligen går denna summa också till något hundratusental kronor. Styrelsen slutar dock med att för nästkommande budgetår begära allenast 600,000 kronor till de fyra nordligaste länen samt 50,000 kronor till Kopparbergs län. I avvaktan på en ifrågasatt utredning föreslår departementschefen, att för anläggning av ödebygdsvägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län samt vissa delar av Kopparbergs län för budgetåret 1925—1926 måtte av riksdagen anvisas ett extra reservationsanslag av allenast 250,000 kronor. Huru försvinnande litet detta belopp är i förhållande till behovet, torde framgå allra bäst därav, att allenast inom Norrbottens län enligt den i länsstyrelsen befintliga vägplanen av år 1922 erfordrades ödebygdsvägar för ej mindre än 5,624,000 kronor.

Att Kungl. Maj:t i dessa arbetslöshetstider, då arbetet i norrlandsskogarna inskränkts till det minsta möjliga, icke begärt högre anslag för just denna speciella vägtyp har förorsakat stort missmod hos den isolerade ödebygdsbefolkningen. På grund av den nyheten, som trängt sig till ödebygdsofolkets öron, att Kungl. Maj:t icke skulle komma att avsevärt höja detta väganslag, hava de väglösa människorna i de nordligaste obygderna till Stockholm nedsänt representanter för att om möjligt utverka att byggandet nu må något forceras, till dess det bliver bättre tider i skogsavverkningarna och sågverken. Representanter från Råneå, Gällivare-Jokkmokk och Pajala hava sålunda uppsökt länsrepresentanterna och, enligt vad vi tro oss veta, även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vederbörande departementschef. De hava samstämmigt förklarat sig vara belättna med hur enkla vägar som helst, blott de få med hjuldon forsla lass om 200—300 kg. och ej längre behöva bära sina

förnödenheter. Om vägarna under några år ej äro bättre än att de måste släpa exempelvis en mjölsäck på en släde efter häst, äro de så innerligt tack-samma, blott dylika vägar bliva röjda snart.

Departementschefen har ganska utförligt uppehållit sig vid frågan om en ny utredning rörande ödebygdsvägarnas tekniska utförande. Då 1910 års vä-ganslagssakkunniga verkställt en så ingående utredning om bland annat dessa vägar och därvid avlämnat en utförlig arbetsbeskrivning för dylika vägars byggande med ganska stor marginal för de olika typerna, alltifrån släpvägar upp till 3 meter breda vägar, som nära motsvara enklare vägtyper, synes ingen stagnation i byggandet böra komma i fråga för åstadkommande av en komplettering av denna utredning. Den förändring, som synes vara av nöden, är endast att författningen för ödebygdsvägarna ändras i överensstämmelse med de vägenslagssakkunnigas förslag och riksdagens beslut i saken.

Det kan mycket väl ifrågasättas, såsom ock de vägenslagssakkunniga tänkt sig, att vägarna utföras i olika perioder, så att de först rödjas, dikas och planeras, d. v. s. grundläggas, och få så användas 5 à 10 år, tills överbygg-nader utförts. Under denna tid kunna de användas som släpvägar eller för framforsling av lass om ett par hundra kg. på hjuldon, men ej gärna för bil-trafik. Och ödebygdsfolket, som har att välja mellan fortsatt isolering i ytterligare 5—10 år eller en dylik väg, tvekar icke ett ögonblick att med tacksamhet mottaga släpvägarna.

Många lappmarkssocknar hava stora bekymmer för att bereda sysselsätt-ning åt sina arbetsbehövande arrendatorer och småbönder. Skattetungan börjar bliva så stor, att fattigvård eller arbetslöshetsunderstöd icke heller kunna lämnas i önskvärd utsträckning. Vagarbeten i allmänhet och speciellt arbetet med ödebygdsvägarna har varit en utomordentlig reserv att sända de arbets-lösa till, och där vägarbeten kunnat utföras under enkla och praktiska for-mer, har det också visat sig bliva ett både i tekniskt och ekonomiskt av-seende gott resultat samt varit ägnat att ingiva den mången gång i mod-löshet sjunkna obygdsgöden nytt mod att sätta in sin kraft och energi på att skaffa sig bärgning vid hemmet.

Denna psykologiska verkan av att statsmakterna visat tecken till omtanke är av mycket stor betydelse.

Några motiveringar rörande vägnas betydelse för jordbruk och skogsbruk etc. torde icke här behöva upprepas; det har tillräckligt framhållits av 1910 års vägenslagssakkunniga.

Byggandet av ödebygdsvägarna är det allra kraftigaste medlet att raskt bryta isoleringen för största delen av Sveriges väglösa befolkning, och det torde kunna anses ovärdigt ett sådant kulturland som Sverige att icke söka i görligaste mån tillgodose denna befolknings allra enklaste behov av utfarts-möjligheter genom att åtminstone till en början bygga en hel del släpvägar.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att utöver det av Kungl. Maj:t föreslagna extra reservationsanslaget 250,000 kronor för anläggning av ödebygdsvägar i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Västernorrlands samt vissa delar av Kopparbergs län för budgetåret 1925—1926 anvisa ytterligare 350,000 kronor eller inalles 600,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1925.

O. Bergqvist.
