

**N:o 44.**

Ank. till Riksd. kansli den 17 april 1891, kl. 12 midd.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående en väganläggning mellan Wisträsk och Glommersträsk.*

(R. A.)

Till förberedande behandling af statsutskottet har blifvit hänvisad en den 20 sistlidne mars af Kongl. Maj:t till Riksdagen afåten proposition (n:r 52), i hvilken Kongl. Maj:t, under åberopande af ett propositionen bifogadt utdrag af protokollet öfver civilärenden för nämnda dag, föreslagit Riksdagen medgifva att från af Riksdagen till vägbyggnader anvisade medel anslag må till den i statsrådsprotokollet omförmälda väganläggningen mellan Wisträsk och Glommersträsk kunna anvisas utan iakttagande af det för vägbyggnadsfondens anlitande i allmänhet stadgade vilkor att statsbidraget icke må utgå med högre belopp än två tredjedelar af den för väganläggningen beräknade kostnaden.

Af berörda statsrådsprotokoll inhemtas hufvudsakligen följande.

I underdånig skrifvelse af den 10 november 1890 hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län anført, att genom det under den senare mansåldern inom nämnda län bedrifna vägarbetet, omfattande omkring ett hundra svenska mil, behovet af utfartsvägar till kusten från de jemförelsevis tätare befolkade dalgångarne omkring länets hufvudfloder blifvit nödtorftigt tillgodosedt, ehuru flere dylika så kallade perpendikulära vägar, med vinkelrät rigtning mot kusten, ännu återstode att anlägga; att behovet af dylika slags vägar, hvilka afsåge

befrämjandet af den för befolkningen nödiga tillförseln och afsättningen af landets produkter i den rigtning terrängen anvisade och hvilka naturligen bort i första rummet fullbordas, säkerligen jemväl för framtiden komme att med befolkningens egna krafter fyllas, huru tryckande den ständigt ökade vägbördan till följd af befolkningens gleshet än blefve; att deremot krafter och medel icke räckt till att åvägabringa de tvärvägar, som för den allmänna samfärdseln från den ena floddalen till den andra varit och vore af nöden, i följd hvaraf länet ännu saknade alla vägförbindelser tvärs öfver landet parallela med kusten, om man bortsåge från den stora kustvägen, länets äldsta och länge dess enda väg, hvilken tillkommit såsom den outhärliga landväga förbindelsen med Finland; att samfärdseln mellan orter belägna inne i länets olika dalgångar derfor måste ske på det sätt, att den utfartsväg, som från en dalgång funnes, först måste begagnas för att uppnå kustvägen, hvilken derefter följdes, till dess den skures af den andra dalgången med den deri befintliga väg, hvilken åter i alldeles motsatt rigtning mot den förstnämnda slutligen ledde till målet, i följd hvaraf denna samfärdsel sålunda nödgades tillryggalägga en vägsträcka, som ofta vore flerdubbelt längre än det rätliniga afståndet mellan ändpunkterna; att behovet af förbindelser tvärs öfver land, eller så kallade tvärvägar emellan de bebyggda orterna inom länet, länge gjort sig gällande, men att bristen på tillräckliga medel och på bofast befolkning på de stora skogstrakter, som utgjorde vattendelare emellan floderna och vanligen utgjordes af kronans marker, hittills stält öfvervinneliga hinder för åvägabringande af dessa saknade vägar; att, då någon ändring i dessa förhållanden icke på mycket lång tid syntes vara att förvänta, Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge sig böra underställa Kongl. Maj:ts pröfning denna angelägenhet samt anhålla, att Kongl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för att den viktigaste delen af den mest behöfliga tvärvägen, nemligen en landsväg från Wistträsk i Elfsby socken till Glommerträsk by i Arvidsjauras socken, måtte af staten bringas till utförande genom anvisande af nödigt anslag till dess anläggning och jemväl till dess underhåll, intill dess detta senare framdeles kunde varda på vederbörande väghållningsskyldige fördeladt.

Till stöd för berörda framställning hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande framhållit, att genom anläggningen af denna väg skulle vinnas dels en inre förbindelseväg på fyra till nio mils afstånd från kusten emellan Råneå, Luleå, Piteå, Åby, Byske och Skellefteå floddalar, dels en sammanhängande tvärförbindelse mellan Jemtlands, Vesternorrlands, Vesterbottens och Norrbottens län, eller från Storsjöns och Indals-

elfvens dalgångar till alla nordligare belägna dalgångar upp till Råneå-elfvens dalgång, sedan en ifrågasatt väganläggning öfver Malå eller Norsjö till Ruskträsk vid Vindelelven, såsom fortsättning på ofvan omförmälda väg, jemväl blifvit fullbordad. En ny landsväg vore nemligen under år 1890 bruten mellan Elfsbyn och Öfver-Luleå (Boden) samt fullbordad norr om sistnämnda punkt till Hundsjön, hvarifrån en sträcka af allenast 1,6 mil återstode att anlägga till Öfverstbyn vid Råneå elf, hvilket sistnämnda vägstycke komme att utföras af vederbörande intressenter, så snart erforderliga förberedelser därför hunnit afslutas och sedvanligt statsbidrag blifvit därför beviljadt. Likaledes funnes ny-anlagd väg från Elfsbyn till Wistträsk by, omkring 2 mil, hvadan den nybyggnad, som för den ifrågasatta vägförbindelsens fullbordande erfordrades, utgjordes af den 8,62 mil långa vägsträckan mellan Wistträsk och Glommerträsk öfver byarne och hemmanen Forss, Nattberget, Grundsel, Holmträsk, Granliden, Lindåsen, Gråträsk, Siksjön, Näfverliden, Lappträskheden och Lappträsk, hvilken väg komme att skäras af följande fem landsvägar, nemligen: af Skellefteå—Arvidsjaursvägen vid Glommerträsk; af vägen från Piteå stad samt vägen från Byske till Arvidsjaur vid Siksjön, der sistnämnda väg vore ämnad att utmyнна i stället för vid Risnabben; af blifvande förlängning af Lillpite-vägen öfver Persbergs jernvägsstation samt Kolerträsk till Lomträsk och Muskuselet vid Lindåsen; af blifvande väg till Arvidsjaur från Elfsbyn vid Grundsel samt af Piteå—Elfsby-vägen. Den nya vägen skulle alltså snart komma att erhålla fem utfartsvägar till kusten och norra stambanan. Medelst de vägar, som funnes, skulle den genast öppna beqväm samfärdsel från de vidsträckta landsdelar, den genomginge, till afsättningsorterna, på samma gång den på lämpligaste sätt sammanknöte de mot kusten gående utfartsvägarne sins emellan till ett sammanhängande vägnät, som underlättade nya länkars anknjtning dertill och väl motsvarade rörelsens nuvarande och blifvande behof. För fullbordandet af hela den omförmälda vägförbindelsen genom Norrland mellan Östersund och Råneå erfordrades, utom anläggning af den nu ifrågasatta vägen mellan Wistträsk och Glommerträsk och vägen mellan Hundsjön och Öfverstbyn, byggande af landsväg från Glommerträsk till Ruskträsk vid Vindelelven, hvilken sistnämnda väg, om den framfördes i genaste riktning öfver Malå kyrkoplats, skulle få en längd af 9 mil, deraf den inom Norrbottens län fallande delen, hållande i längd 1,7 mil, antagligen komme att af vederbörande intressenter byggas och underhållas, vare sig öfver Sandträsk, Sandfors m. m. eller ock öfver Gallijaur. Från Ruskträsk till Wormsele följdes den nya Sorsele-vägen

1,3 mil, och då vägdelen mellan Wormsele och Malå, hållande i längd 3,7 mil, äfven torde komma att af intressenterna bekostas, syntes staten för hela den inre vägliniens åvägbringande endast behöfva utöfver den af Kongl. Maj:ts befallningshafvande föreslagna vägen Wistträsk—Glommerträsk öfvertaga två till tre mils väganläggning norr om Malå.

Med erinran, att behovet af tvärvägar inom länet grundade sig på landets topografiska beskaffenhet och stora utsträckning, i det att landet vore afdeladt i skarpt begränsade parallela dalgångar omkring hufvudfloderna, längs hvilka bosättningen af ålder fortgått, under det att de mellanliggande stora bergsträckorna och öde skogsmarkerna endast här och der hyste några bebyggare af enstaka hemman eller små skogsbyar, samt att hvarje dalgångs befolkning i regel icke komme i beröring med sidogrannarne, utan bildade liksom ett samhälle för sig, öfverlemnadt åt sig sjelft och hänvisadt till de krafter och tillgångar, som funnes inom dess trånga gränser, anförde Kongl. Maj:ts befallningshafvande vidare att i en landsdel, sådan som Norrbotten, hvars i många hänseenden rika naturtillgångar icke kunde tillgodogöras i följd af saknad på arbetskrafter och tillräcklig befolkning, svårigheten att med angränsande orter beqvämt utbyta produkter och arbetskrafter verkade mera hämmande än annorstädes. Äfven för att tillgodogöra de tillfällen till näring och förvärf, som redan funnes, och för att underlätta och trygga de industrier, som genom stambanans och Gellivara jernvägs fullbordan skulle uppstå, erfordrades nödvändigt tvärförbindelser inom länet. Ehuru kommunikationerna i främsta rummet kunde anses ega sin egentliga betydelse såsom medel att befrämja materiel förkofran, borde deras verkan på befolkningens höjande i andligt hänseende icke förbises. Ett isoleradt läge alstrade lätt hos befolkningen ensidighet och bristande företagsamhet. Inom länet ofta förekommande afstånd af fem till tio mil väglös obygd till kyrka och folkskola kunde icke alltid undgå att bibehålla en del af befolkningen i en högre grad af okunnighet och råhet än hvad fallet vore i trakter, der bättre samfärdsmedel och mindre afstånd förefunnes. Såväl den ena som den andra hänsynen funne Kongl. Maj:ts befallningshafvande böra mana staten att, der ortens egna medel vore för ringa, vidtaga verksamma åtgärder för att afhjelpa de menligaste bristerna.

Efter det Kongl. Maj:ts befallningshafvande jemväl påpekat nu ifrågavarande vägförbindelses betydelse för rikets försvar, erinrade Kongl. Maj:ts befallningshafvande derom, att för liknande ändamål väganläggningar genom statens försorg blifvit i andra delar af landet utförda och jemväl till en tid underhållna, såsom mellan Vermland och

Vesterdalarne, mellan Österdalarne och Helsingland samt i synnerhet den så kallade Kårböle-vägen inom sistnämnda provins, hvilken väg öppnat en gen förbindelse från Vermland och Dalarne till Jemtland och Östersund samt medfört en delvis storartad uppodling och höjning af de landsorter, densamma genomlöpte.

Något annat sätt för vägens bringande till stånd än det nu ifrågasatta ansåge Kongl. Maj:ts befallningshafvande icke förefinnas, enär odlingen icke nått den styrka och befolkningen icke den täthet, att denna kunde förmås att frivilligt åtaga sig eller uthärda tyngden af vägens anläggning och underhåll. Befolkningen i de socknar, denna väg skulle komma att genomlöpa, vore visserligen jemförelsevis betydlig, enär Piteå socken vid 1890 års mantalsskrifning egde 15,134 invånare, Elfsbyns socken 3,636 och Arvidsjaur 3,877, och alla tre socknarne tillsammans sålunda 22,647 invånare, hvilka bodde på en yta af 109,279 qvadratmil, deraf 31,393 qvadratmil i Piteå socken, 16,843 qvadratmil i Elfsby socken och 60,91 qvadratmil i Arvidsjaur socken, hvartill komme sålda öfverloppsmarker i Piteå och Elfsby socknar 0,133 qvadratmil. Denna befolkning hade för närvarande att underhålla 36,1 mil allmänna vägar utom betydliga enskilda vägar, hvilken underhållsskyldighet komme att betydligt ökas af de under arbete varande allmänna vägarne. Men af dessa stora ytvidder egde eller brukade befolkningen endast den mindre delen, nemligen 45,96 qvadratmil, under det att kronan behållit den vida öfvervägande anparten, nemligen 63,31 qvadratmil, i form af kronoparker eller annan kronojord, som icke finge odlas eller befolkas och hvars afkastning ginge till statskassan för att användas till rikets gemensamma statsutgifter. I nära öfverensstämmelse med det ofvan angifna förhållandet mellan vidderne af kronans och enskildes egendom stode äfven procenttalen af de väglängder, som fölle inom kronans och enskildes egor, i ty att af hela den nu ifrågasatta väglängden, 8,62 mil, 5,08 mil komme att ligga på kronans och 3,54 mil på enskildes mark eller i jemna tal 59 procent på kronans och 41 procent på enskildes område. De vägbyggnadsskyldige i de socknar, vägen genomlöpte, hade jemväl å kommunalstämmor, enligt hvad bifogade protokoll utvisade, förklarar sig ovilliga eller urståndsatta att bygga och underhålla ifrågavarande väg, enär densamma till största delen sträckte sig öfver kronans mark och således i öfvervägande grad lände kronan till nytta. Inom Arvidsjaur socken, hvarest mer än halfva väglängden, eller 4,78 mil, fölle, hade de vägbyggnadsskyldige likväl förklarar, att de, derest staten skulle åtaga sig att framdeles underhålla vägarne på kronans marker,

vore villige att bekosta underhållet jemväl af den ifrågasatta tvärvägen till den del, densamma vore belägen på enskildes egor inom socknen, samt att de äfven möjligen skulle åtaga sig att bygga vägen mot erhållandet af hela den beräknade kostnadssumman. De närmast vägen varande intressenter och byalag, hvilka inom en mils afstånd på hvarje sida om väglinien tillsammans blott utgjorde 1,347 invånare, egande eller brukande  $12\frac{3}{16}$  mantal jord, hade vid sammanträden inför Kongl. Maj:ts befallningshafvande uttalat, att de visserligen lifligt önskade denna vägs anläggning, men nödgades motsätta sig allt åläggande för dem att bryta och underhålla densamma, åtminstone intill dess kronan genom förändrad lagstiftning angående grunderna för vägunderhållet komme att lika med öfriga jordegare deltaga i vägbördan för sina vidsträckta skogsmarker och öfriga lägenheter, efter genomförande af hvilken grund de gerna ville åtaga sig underhållet af nyssnämnda väg.

De anmärkningar de vägbyggnadsskyldige sålunda framställt mot byggnads- och underhållsskyldigheten af denna väg syntes i flera afseenden icke sakna berättigande. Att Norrbottens befolkning måste vara och än mer i framtiden blifva mera betungad med vägunderhållskostnaden än andra rikets inbyggare framginge nemligen redan af det förhållandet, att länets folkmängd, som utgjorde  $\frac{1}{48}$  af rikets, måste anlägga och underhålla vägnätet å  $\frac{1}{4}$  af rikets areal, hvilket vägnät nu omfattade omkring 170 mil allmänna vägar. Då stora brister i detta vägnät återstode att fylla, syntes deraf såväl att bördan redan vore mycket tung som ock att den i längden måste blifva omöjlig att bära, derest vägnätet hastigt, i mån af behofvet, skulle utvecklas utan understöd från staten. Det kunde derjemte icke förnekas att befolkningen i Norrbotten, trots länets jemförelsevis rika odlingstillfällen och ymniga näringskällor, likväl arbetade under ogynsammare vilkor än befolkningen i det öfriga riket, enär, utom de ökade svårigheterna, som ett hårdt klimat och en karg natur uppstälde, befolkningen i Norrbotten trycktes af den undantagsställning, länet intoge i afseende på kronans dervarande jordegendom, hvilken omfattade större delen af länets yta och bibehölles såsom öde skogsmarker, hvilka hvarken tillförde orten direkta inkomster, oberäknadt export och arbetsförtjenst för enskilde, eller deltog i någon kommunalbeskattning och särskildt icke uti väghållet, hvarigenom den fåtaliga befolkningen bringades att utan bidrag af den störste jordegaren inom kommunen fylla kommunalbehofven m. m. samt att underhålla alla vägar, jemväl öfver kronans mark, hvilken i de socknar, hvarom här vore fråga, uppginge till nära etthundra femtio procent mot de enskilde tillhöriga marker.

Genom befintligheten af dessa skogsmarker blefve obestriddigen afstånd-  
den och derigenom vägbehofven för de odlade bygderna större, befolk-  
ningstätheten ringare och skattetalen mindre samt i följd häraf beskatt-  
ningen i allmänhet i alla afseenden större än hvad fallet vore i andra  
landsdelar, hvarest befolkningen egde och brukade största delen af jor-  
den samt sjelf njöte hela dess afkastning. Vägbördan förökades inom  
länet på det känbaraste jemväl till följd deraf, att de väghållnings-  
skyldige oftast bodde på stora afstånd, ibland ända till fem à tio mil  
från sina vägsnitten, till hvilka de vanligen saknade bruten väg att  
begagna vid färderna i och för väglagningsarbetena.

Vid öfvervägande af alla nu anförda omständigheter framstode det  
såsom ostridigt, att det vore så väl med rättvisa som med statens sanna  
fördel mest förenligt, att kronan ensam bekostade anläggningen och  
tills vidare äfven underhållet af denna tvärväg. Det kunde nemligen  
icke anses statsekonomiskt riktigt att med särskilda bördor belasta den  
befolkning, som förut lefde under ogynsamma förhållanden, men på  
hvars arbete och kraft det berodde, huruvida de största odlingstillfällen  
för rikets jordbruksnäring snart skulle kunna vinnas för kulturen. Å  
andra sidan skulle det blifva vida mer betungande för staten att antaga  
det af en del väghållningsskyldige uppställda villkoret angående en sådan  
likställighet i väghållningsskyldigheten, som rådde mellan olika härad  
eller mellan stad och land, att nemligen hvardera egaren underhölle  
väg på sin mark, vid hvilket förhållande kronan efter tvärvägens full-  
bordning genast skulle få en väglängd af nära 27 mil att underhålla en-  
dast uti ofvan omförmälda tre socknar.

Öfver Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län berörda  
framställning hade yttranden afgifvits af väg- och vattenbyggnads-  
styrelsen samt af chefen för generalstaben.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med anledning af Kongl.  
Maj:ts befallningshafvandes yttrande att vägförbindelsen mellan Öster-  
sund och Råneå skulle genom de af Kongl. Maj:ts befallningshafvande  
uppgifna vägarne fullbordas, upplyst dels att en ännu felande direkt för-  
bindelse mellan Elgsjö och Brattfors (omkring 6,5 nymil) i Vesterbottens  
län skulle förkorta vägen med omkring 4,3 nymil, dels ock att förbindel-  
sen mellan Vindelelfvens dalgång och Glommersträsk möjligen kunde  
med mindre svårighet ordnas öfver Norsjö och Jörn än öfver Malå, hade  
styrelsen förklarats sig instämma med Kongl. Maj:ts befallningshafvande  
beträffande så väl vägens blifvande gagn för de orter, som den skulle  
genomgå och förbinda, som dess vigt för rikets försvar, liksom styrel-  
sen ock ansåge ringa utsigt förefinnas att lå vägen byggd och äfven tills

vidare underhållen annat än på statens bekostnad och genom dess försorg.

Chefen för generalstaben hade, med erinran att han förut i underdånighet framhållit, att byggandet af väg mellan Wistträsk och Glommerträsk inom den närmaste framtiden vore vilkoret för ett ordnad försvar af Sveriges landgräns, hemställt, att Kongl. Maj:t måtte aflåta proposition till Riksdagen om anläggande af ifrågavarande väg, hvarå arbetet borde börjas, så fort ske kunde, samt så bedrifvas, att vägen senast till 1894 års utgång vore fullbordad.

Slutligen hade vederbörande byråchef i domänstyrelsen aflemnat en promemoria i fråga om den nytta, ifrågavarande väganläggning skulle kunna bereda statens i dessa trakter belägna betydliga skogar, uti hvilken handling meddelades, att vägen skulle på omkring tre fjerdedelar af sin sträckning, eller omkring 6 nymil, öfvergå kronans mark, bestående af kronoparker och stockfångstskogar, hvilka senare inom några få år skola öfvergå helt och hållet till kronans disposition. Om än vägen komme att ega föga användning för sjelfva timmerutdrifningen, som vanligen verkställdes å vintervägar till vattendragen, i hvilka timret sedermera flottades till kusten, blefve vägen emellertid af stor betydelse för så väl virkesafsättningen som bevakningen och skötseln af de vidsträckta kronoskogar, den genomskure. Den ringa efterfrågan, skogseffekter i dessa aflägsna trakter rönte, hade nemligen till stor del sin orsak i bristen på kommunikationer. Hvarje steg till afhjelpande af denna brist måste därför verka fördelaktigt på virkesafsättningen. Sålunda torde redan den omständigheten, att samfärdseln i skogsorterna genom ifrågavarande väganläggning underlättades för den för en sågverksrörelse oundgängliga förvaltnings- och arbetarepersonal, och att förnödenheter för skogsdriften säkrare och billigare kunde fortskaffas än hvad nu kunde ske, båtledes eller på gångstigar, tvifvels utan komma att öka kronovirkets begärlighet i dessa trakter.

Beträffande *kostnaden* för den sålunda förordade väganläggningen har utskottet af förberörda statsrådsprotokoll inhemtat, att vid Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ofvan omförmälda underdåniga skrifvelse vore fogad, förutom andra handlingar, en af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadscorpsen Th. Helleberg upprättad, af kaptenen, distriktsingenjören C. A. Husberg granskad plan för det ifrågasatta vägförslaget, hvilket af Helleberg beräknats kosta 236,600 kronor, men af Husberg ansetts kunna utföras för 223,856 kronor.

Med erinran, att enligt kostnadsförslaget anläggningen af den ifrågasatta vägen beräknats att för grusad vägbana och med enkla trä-

broar kosta 223,860 kronor, hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande, enär vägen skulle framgå i den trakt, der grustillgången vore knapp och gruset af dålig beskaffenhet, ifrågasatt att vägbanan borde grusas med makadam eller slagen sten, hvarigenom kostnaden skulle ökas till 326,700 kronor. Derest vägen skulle vid anläggningen fullständigt makadamiseras och tillpackas, borde sistnämnda kostnad förhöjas med det belopp, som erfordrades för inköp och drift af en ångvält, hvilken samtidigt kunde användas såsom landsvägslokomotiv. Det kunde dessutom ifrågasättas, huru vida icke det vore ekonomiskt fördelaktigt att genast vid anläggningen utföra alla broar med jern- eller stålkonstruktioner, hvilka i förslaget vore förutsatta att ersätta de föreslagna träbroarne, först sedan dessa blifvit otjänstbara.

Derest tvärvägens byggande på statsverkets bekostnad skulle komma att beslutas, syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämpligen kunna bemyndigas att genom distriktstjenstemännen öfvervaka arbetet, men, om hinder deremot skulle anses möta, kunde Kongl. Maj:ts befallningshafvande undfå nådigt uppdrag att genom sakkunnig arbetschef öfvervaka anläggningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förmälde i sitt förut åberopade yttrande, att, då vid granskning af planen någon väsentligare anmärkning icke blifvit gjord, styrelsen ansåge densamma kunna till fastställelse förordas; dock ville styrelsen vid kostnadsförslaget, hvars slutsumma, såsom redan nämnts, af Helleberg beräknats till 236,600 kronor, men af Husberg nedsatts till 223,850 kronor, erinra, att Husbergs förslag, rättadt till 236,700 kronor, borde med hänsyn till de öde trakter, vägen skulle genomgå, läggas till grund för beräkningen, men att denna summa borde af uppgifna anledningar samt under förutsättning att virke erhöles kostnadsfritt från statens skogar minskas med 14,600 kronor, eller till 222,100 kronor, dervid någon ersättning för den kronan tillhöriga jord, som skulle för vägarbetet erfordras, icke upptagits i beräkningen.

Vidkommande vägbanans makadamisering och anskaffande för sådant ändamål af en ångvält, ansåge styrelsen, då en jemförelsevis ringa och föga tung trafik å denna väg vore att emotse, icke tillräckliga skäl härför finnas, helst underhållskostnaden icke derigenom skulle väsentligen minskas, men anläggningen enligt förslaget ökas med beräknade 90,100 kronor, förutom inköpet af icke blott en, utan åtminstone två ångvältar till pris af omkring 18,000 kronor. Derjemte hölle styrelsen före, att det åtminstone för den närmaste framtiden

vore onödigt att i dessa skogrika trakter utföra broarne med öfverbyggnad af annat materiel än af trä.

Med anledning af hvad i ärendet förekommit hade styrelsen hemställt: att till ifrågavarande vägbyggnad mellan Wistträsk och Glommersträsk måtte, under förutsättning att virke kostnadsfritt finge hemtas å statens skogar, anvisas hela byggnadskostnaden 222,100 kronor, på sätt styrelsen här ofvan beräknat densamma, hvilket belopp dock, derest nyssnämnda förutsättning icke godkändes, ökades till 225,600 kronor; att planen måtte af Kongl. Maj:t fastställas till efterrättelse vid arbetets utförande; att arbetet måtte i sin helhet eller delvis få af styrelsen utbjudas till entreprenad på sätt Kongl. Maj:ts nådiga kungörelse den 10 maj 1889 angående tillämpning under viss tid af förändrade föreskrifter rörande statens upphandlings- och entreprenadväsande föreskrefve; samt att arbetets utförande måtte få af styrelsen kontrolleras genom dertill af styrelsen förordnad tjänsteman eller officer vid väg- och vattenbyggnadscorpsen mot den särskilda ersättning af byggnadsmedlen, som styrelsen bestämde.

Chefen för generalstaben hemstälde deremot, att till anläggande af förevarande väg måtte anslås 312,000 kronor för väganläggningen och 18,000 kronor för inköp af ångvältar, användbara såsom landsvägslokomotiv, samt att vägen måtte grusas med makadam.

Hvad *underhållet* af vägen angår, har Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, såsom ofvan nämnts, ansett, att det tills vidare borde fullgöras af staten ensam. Det mötte visserligen, enligt befallningshafvandens åsigt, stor svårighet att med full visshet uppgifva kostnaden för underhållet af vägen såsom makadamiserad, men med ledning af den erfarenhet, som inom länet vunnits rörande dylik kostnad vid vägar, som underhållits på entreprenad, syntes med betryggande säkerhet kunna uppgifvas de gränser, inom hvilka denna kostnad i vanligt fall komme att hålla sig. Likasom på länets öfriga vägar komme äfven på denna att framgå en jämförelsevis ringa och föga tung trafik. På hela dess underhåll vintertid behöfde icke någon nämnvärd kostnad i regel läggas, förrän orten blifvit tätare bebyggd och trafiken lifligare, då detta underhåll kunde öfvertagas af de väghållningsskyldige. På flera af länets nybyggda vägar med ringa rörelse bestode vinterväghållet endast deri, att vägbanan uppsparades på det sätt, att efter och under hvarje snöfall vägen af entreprenörer kördes med häst och åkdon två till tre gånger fram och åter. Trafiken uppehölle sedan sjelf en oklanderlig vägbanan, hvars egentliga fel vore dess otillräckliga bredd, hvilken olägenhet dock saknade större betydelse, så länge möten vore sällsynta. Det vore

således egentligen endast kostnaden för vägunderhållet, när mark vore bar, som det här vore fråga om. Dylik kostnad för år för vägar med motsvarande eller större trafik, än tvärvägens, hvilka på senare åren för häradenas gemensamma bekostnad flerstädes på entreprenad underhållits, hade vexlat mellan 500 kronor och 900 kronor för mil. Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge sig på grund deraf kunna uppgifva, att årliga underhållskostnaden för en makadamiserad vägbanan med jernbroar och ångvält uppginge till omkring 500 kronor för mil och icke komme att öfverstiga 1,000 kronor under normala förhållanden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med hvilken chefen för generalstaben i detta hänseende instämt, föreslog, att de väghållningsskyldige måtte åläggas verkställa sådant arbete, som erfordrades för vägens underhåll under vintertid, men att öfrigt underhåll, då marken vore bar, finge tills vidare under en tid af tio år utföras genom entreprenör och bekostas af staten, och att härför måtte förslagsvis beräknas ett belopp af 4,000 kronor för år. Sedan denna tid förlidit, borde det ankomma på Kongl. Maj:ts ytterligare nådiga pröfning, huru med vägunderhållet skulle förfaras.

---

Sedan statsrådet och chefen för civildepartementet för egen del förklarar sig anse önskvärdheten så väl ur den allmänna samfärdselns som ur försvarets synpunkt af att ifrågavarande väg mellan Wistträsk och Glommerträsk ju förr desto hellre komme till stånd vara tydligen ådagalagd genom hvad Kongl. Maj:ts befallningshafvande och chefen för generalstaben anført, yttrar statsrådet vidare:

»Väganläggningen mellan Wistträsk och Glommerträsk synes mig alltså vara i hög grad förtjent att med statsmedel understödjas. Men då befolkningen i orten icke eller åtminstone blott i ringa mån är i stånd att bidraga till kostnaderna därför, och å andra sidan från den så kallade vägbyggnadsfonden eller från de medel, som af Riksdagen anvisats till bidrag för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar, statsbidrag icke får lemnas till högre belopp än två tredjedelar af den beräknade kostnaden, möter hinder att för ändamålet anlita nämnda fond, så vida icke i detta fall ett undantag från den antydda bestämmelsen medgifves. Att enligt min åsigt dylika undantag stundom kunna vara af omständigheterna påkallade, hade jag redan i mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 12 sistlidne januari tillfälle att inför Eders Kongl. Maj:t framhålla

och Eders Kongl. Maj:t beslöt med anledning deraf föreslå Riksdagen, att 100,000 kronor af vägbyggnadsfonden finge sålunda disponeras, att, der Eders Kongl. Maj:t pröfvade särskilda omständigheter sådant påkalla, anslag derifrån till väganläggningar och vägförbättringar finge medgifvas äfven till högre belopp än två tredjedelar af den beräknade kostnaden. Denna framställning lyckades visserligen icke tillvinna sig Riksdagens bifall, men i den underdåniga skrifvelsen af den 14 i denna månad, hvaruti Riksdagen anmälde detta beslut, har Riksdagen dock erkänt, att förhållanden kunna gifvas, då bestämmelsen att statsbidraget skall hållas inom två tredjedelar af kostnaden utgör ett hinder för anläggandet af vägar, som kunna anses vara af särskild vigt för det allmänna, samt att det till följd deraf i vissa fall skulle kunna vara med statens fördel öfverensstämmande, att dess bidrag utginge med större belopp än som i regeln vore fastställt. I stället för att lemna det af Eders Kongl. Maj:t äskade allmänna medgifvandet ansåge Riksdagen dock det vida lämpligare att, om Eders Kongl. Maj:t skulle finna det allmännas intresse fordra någon eller några särskilda väganläggningar, till hvilkas utförande de enskilda skulle för mycket betungas genom att bidraga med en tredjedel af kostnaden, framställning gjordes till Riksdagen om undantag från den åsyftade bestämmelsen.

För min del anser jag här föreligga ett fall, då förhållandena påkalla, att staten bidrager till anläggningen i större mån än eljest är vanligt. Härför talar, utom befolkningens fåtalighet och oförmåga att bära kostnaderna, jemväl vägens stora betydelse samt särskildt dess vigt i strategiskt afseende och för staten såsom den störste jordegaren i dessa trakter.

Ehuru nu icke föreligger fråga om fastställelse af plan för företaget, anser jag mig likväl böra, till ledning för bedömandet af de sannolika kostnaderna för anläggningen, nämna att enligt min åsigt i sammanhang med vägens första anläggning icke bör ifrågakomma att, såsom Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande med anledning af bristen på tjenligt väggrus föreslagit, makadamisera hela vägen utan blott på sådana sträckor, der detta för vägens framtida bestånd möjligen skulle finnas alldeles oundgängligt. Icke heller synes det vara nödvändigt att i dessa trakter uppföra broarne med jernöfverbyggnad, och virke så väl till träbroarne som till väganläggningen i öfrigt torde böra kunna hemtas från kronans i närheten belägna skogar. I ärendet har ifrågasatts, att vägen borde fullbordas till samma tid, som man beräknat att norra stambanan skulle nå Boden, eller sålunda under år 1894, och om sådant, utan åsidosättande af andra viktigare vägarbeten, kunde

ske, skulle sålunda antagligen omkring 75,000 kronor af vägbyggnadsfonden tagas i anspråk för hvarje af åren 1892, 1893 och 1894. Det torde dock vara ovisst, om arbetena i dessa aflägsna trakter kunna bedrifvas med så stor arbetsstyrka, att anläggningen hinner inom nämnda tid fullbordas, och i sådant fall kommer den årliga anslagssumman, som dessa arbeten kräfvä, att i förhållande dertill minskas.

I afseende å underhållet af den ifrågasatta vägen har visserligen Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande uttalat såsom sin mening, att detta underhåll borde åtminstone tills vidare bekostas af staten. För min del anser jag dock vidare utredning erforderlig för att ortens invånare helt och hållet skola fritagas från detta underhåll, om jag ock erkänner billigheten af att staten dertill bidrager. Vinterväghållet böra de i alla händelser vidkännas; och om, i fråga om det öfriga underhållet, detsamma skulle befinnas för dem allt för betungande, torde under de första åren efter vägens tillkomst visst bidrag dertill, afpassadt efter de kostnader underhållet visar sig medföra och statens nytta af vägen, kunna lemnas dels från sjuette hufvudtitelns anslag till vägar och kommunikationer eller från andra tillgängliga medel under denna hufvudtitel, och dels, med hänsyn särskildt till vägens betydelse för statens skogar, från anslag under sjunde hufvudtiteln. I intet fall torde sålunda behöfvä ifrågakomma att medel för vägens underhåll särskildt af Riksdagen anvisas».

Den utredning, som i förevarande kongl. proposition blifvit framlagd angående behovet af väg emellan Wisträsk och Glommersträsk, gifver enligt utskottets uppfattning vid handen, att anläggandet af berörda väg är af stor vigt; och har utskottet på grund häraf funnit sig böra tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Visserligen är någon bestämd plan för ifrågavarande vägarbete ännu icke fastäld, men af hvad som blifvit anfördt vid ärendets föredragning inför Kongl. Maj:t och hvarför i det föregående redogjorts, inhemtas, att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning vägen, hvilken styrelsen ansett icke böra makadamiseras, skulle kunna byggas för en kostnad af 222,100 kronor, medan deremot chefen för generalstaben, som lika med Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län yttrat sig för vägens makadamisering, uppskattat kostnaden till 312,000 kronor, samt att statsrådet och chefen för civildepartementet såsom sin åsigt uttalat, dels att makadamisering af hela vägen icke

borde ifrågakomma utan blott af sådana sträckor, der detta för vägens framtida bestånd möjligen skulle befinnas alldeles oundgängligt, och dels att vägen antagligen kunde färdigbyggas, om för detta ändamål omkring 75,000 kronor finge årligen under tre år tagas i anspråk från vägbyggnadsfonden. På grund af hvad sålunda förekommit har utskottet ansett sig kunna med visshet antaga, att kostnaden för företaget skall komma att hållas inom de af departementschefen angifna gränser.

Utskottet anser sig emellertid icke böra lemna oanmärkt, att en vägförbindelse mellan omförmälda båda orter säkerligen blifver till icke ringa gagn för de trakter, vägen kommer att genomgå, och att det med hänsyn härtill synes, som om de vägbyggnadsskyldiges i orten fullständiga frikallelse från hvarje bidrag till vägens byggande och dennas anläggning endast med statsmedel skulle från det allmännas sida innebära en större uppoffring än förhållandena med skäl kräfva. Att såsom oeftergifligt vilkor för vägens anläggning fordra de närboendes deltagande i kostnaderna synes utskottet å andra sidan icke heller lämpligen kunna ifrågakomma, då här utan tvifvel föreligger ett särskildt undantagsförhållande. Utskottet anser sig därför böra inskränka sig till det uttalande, att för de delar af väganläggningen, med afseende å hvilka anspråk på befolkningens deltagande i arbetet med fog kan göras, sådant deltagande bestämdt påfordras, äfven om detta deltagande icke kan ega rum i samma utsträckning som eljest. Men då frågan om vidden af invånarnes i orten deltagande i vägarbetet icke kan lämpligen prövas af någon annan än Kongl. Maj:t, har utskottet funnit sig endast böra framhålla sin nämnda uppfattning. Ett definitivt vilkor för bifall till Kongl. Maj:ts förslag anser dock utskottet böra uppställas, och detta är, att all för vägen behöflig, enskilde tillhörig eller af enskilde brukad jord lemnas utan ersättning, vare sig i form af bidrag från de vägbyggnadsskyldige till väganläggningen eller eljest såsom bidrag af enskilda personer, kommuner eller landsting.

Beträffande vägens framtida underhåll är utskottet af samma åsigt som statsrådet och chefen för civildepartementet i fråga om vinterväghållet; detta bör ortens invånare ovilkorligen vidkännas. Hvad det öfriga underhållet angår, hyser utskottet den förväntan att frågan härom, så snart ske kan, ordnas och att de väghållningsskyldige dervid icke befrias från skyldigheten att deltaga i underhållet.

Slutligen vill utskottet fästa uppmärksamheten på angelägenheten deraf, att den i statsrådsprotokollet omförmälda utsträckning af vägen i sydlig riktning, hvilken sträcka ansetts böra af de väghållningsskyldige på vanliga vilkor utföras, påbörjas så snart som möjligt, på det att

hela den ifrågavarande i det inre af Norrland framgående vägen måtte blifva färdig ungefär samtidigt.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hemställer utskottet,

att Riksdagen må bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, med vilkor att all för den i propositionen omförmälda väganläggning mellan Wisträsk och Glommersträsk behöfliga, enskilde tillhörig eller af enskilde brukad jord lemnas utan ersättning.

Stockholm den 17 april 1891.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

---

**Reservationer:**

af herr vice talmannen *A. P. Danielson*, hvilken yrkat bifall till utskottets hemställan med tillägg af orden: »samt att ortens väghållningsskyldige åtaga sig att jemväl under sommartiden underhålla den del af vägen, som icke går öfver kronans mark, i laggilt skick, intill dess väghållningsskyldigheten blifver i sin helhet ordnad och mellan de väghållningsskyldige fördelad»;

af herr *N. Petersson*;

af herr *Lyttkens*, som yrkat, att till utskottets hemställan måtte läggas orden: »samt att ortens invånare förbinda sig att underhålla vägen i laga skick».

---