N:o 59.

Ank. till Riksd. kansli den 18 april 1899, kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående en väganläggning inom Norrbottens län mellan Jäckvik och riksgränsen.

(R. A.)

Uti en den 23 sistlidne januari till Riksdagen aflåten proposition (n:o 42) har Kongl. Maj:t under åberopande af propositionen bifogadt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag föreslagit Riksdagen medgifva, att till anläggning af väg inom Norrbottens län mellan Jäckvik och riksgränsen anslag måtte under i statsrådsprotokollet angifna vilkor och förutsättningar kunna från af Riksdagen till vägbyggnader beviljade medel anvisas utan iakttagande af det för vägbyggnadsfondens anlitande i allmänhet stadgade vilkor att statsbidraget icke finge utgå med högre belopp än två tredjedelar af den för väganläggningen beräknade kostnaden.

Af åberopade statsrådsprotokollet inhemtas följande.

För främjande af samfärdseln mellan Norrbottens län och norsk hamn vid Saltenfjord öfver Arjepluog med begagnande af den omkring 15 mil långa sträckan af lugnvattenytor, som bildas af Skellefteå elfs källsjöar Storafvan, Uddjaur och Hornafvan, förordnades redan år 1868 undersökning af en väglinie från Jäckvik eller Löfmocks kapell till riksgränsen mot Norge. Plan till en väg i denna rigtning upprättades jemväl under år 1869 af dåvarande löjtnanten, numera majoren i väg- och vattenbyggnadscorpsen J. F. Cornell, alternativt för en landsväg och en vinterväg, som träffade riksgränsen vid röset n:o 232. Af dessa alternativ kom äfven det senare till

utförande på statsverkets bekostnad, sedan 1873 års Riksdag, på framställning af Kongl. Maj:t, beviljat derför erforderligt anslag, 34,650 riksdaler. De för vintervägens ordnande i öfverensstämmelse med Cornells förslag vidtagna åtgärder bestodo emellertid endast uti en obetydlig rödjning af vägen å vissa sträckor samt uppförande af tre fjellstugor med stallar vid Sädva, Arrajokk och Merkinis, och behof af denna kommunikationsleds förbättrande genom vintervägens ersättande af landsväg hade alltjemt gjort sig gällande.

Efter Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län förordnande uppgjordes år 1890 af dåvarande distriktschefen i öfre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren G. Lindequist förslag till anläggning af landsväg dels från Arjepluogs kyrka till Jäckvik, dels ock från Jäckvik till norska gränsen.

Enligt den af Lindequist uppgjorda planen skulle vägen Jäckvik—riksgränsen till största delen framgå något sydligare än den af Cornell utstakade vintervägen och, följande Skellefteå elfs öfre floddal utefter sjöarne Ringselet, Sädvajaur, Vuoggatjolmejaur och Tjaktjaur, i närheten af Merkinis fjellstuga, omkring 26 kilometer från riksgränsen, förena sig med Cornells linie, som den derpå skulle följa fram till riksgränsen. Längden af vägen hade af Lindequist beräknats till 85,118 kilometer och kostnaden till 232,050 kronor. Som alternativ till denna hufvudlinie hade Lindequist undersökt och uppgjort förslag till tre särskilda förbindelselinier mellan nämnda hufvudlinie och Cornells linie, men då dessa alternativförslag, utan att afsevärdt minska kostnaden för anläggningen, skulle medföra det ena en, om ock obetydlig, förlängning af vägen och de båda öfriga väsentligen försämrade lutningsförhållanden, samt hufvudlinien i öfrigt erbjöde fördelarne af att dels genomgå jemförelsevis gräsbärande, skogbeväxt och beboeligt land, dels att gå nära gruffältet vid Nasa, dels ock att vara under vintertid jemförelsevis väl skyddad mot snö och oväder, hade Lindequist ansett hufvudlinien ega företräde framför alternativen och böra förordas till utförande.

Arjepluogs vägbyggnadsskyldige socknemän hade sedermera vid en den 24 juli 1892 inför Kongl. Maj:ts befallningshafvande hållen kommunalstämma blifvit hörde, huruvida de voro villige åtaga sig att bygga och för framtiden underhålla väg från Arjepluogs kyrkoplats till norska gränsen i enlighet med Lindequists förslag; och hade de vägbyggnadsskyldige dervid beslutit att förbinda sig att mot erhållande af statsanslag till två tredjedelar af kostnadsförslaget bygga och för framtiden underhålla vägen från Arjepluogs kyrkoplats till byn Jäckvik i enlighet med nämnda förslag, hvaremot de vägbyggnadsskyldige, under uttalande att de hvarken med hänsyn till förmåga eller underhållsskyldighet ansåge sig kunna åtaga sig byggandet och framtida underhållet af vägdelen Jäckvik—riksgränsen, utsett ombud att till

Kongl. Maj:ts befallningshafvande ingå med ansökan om erhållande af statsmedel till byggande af sistnämnda vägdel.

Sedan ansökning i dylikt syfte jemväl blifvit af de utsedda sockneombuden till Kongl. Maj:ts befallningshafvande ingifven, hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande uti skrifvelse den 11 oktober 1892 gjort framställning i ämnet hos Kongl. Maj:t.

Med framhållande hurusom i följd af berörda kommunalstämmobeslut landsvägarne från Piteå och Skellefteå öfver Arvidsjaur komme att framdragas genom hela Arjepluogs socken så långt densamma vore bebyggd, eller till den närmast fjellen belägna byn Jäckvik, och att den länge behandlade frågan om åvägabringande af en utfartsväg till den närbelägna norska kusten och på samma gång af en sammanhängande landsvägsförbindelse mellan Öster- och Vesterhafvet derigenom inträdt i ett nytt skede och förts ett vigtigt steg fram mot sin lyckliga lösning, hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande erinrat att, då den ifrågasatta landsvägen från Jäckvik till norska gränsen enligt Lindequists hufvudförslag (af Kongl. Maj:ts befallningshafvande benämndt alternativ n:o 1) upptoge en längd af 8,51 mil samt väglängden från gränsen till Saltdalen utgjorde 6 mil, vägen från Saltdalen till Jäckvik blefve 14,5 mil och från Saltdalen till Piteå omkring 42 mil.

I fråga om vägens sträckning hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande anfört, att den dalgång vägen följde vore liksom af naturen härför danad och, med undantag af Köngäma elfs dalgång vid Kilpisjärvi, saknade motstycke inom Norrbottens län och sannolikt jemväl inom grannlänet. Skellefteå-elfvens öfre floddal vore nemligen inom Arjepluog jemförelsevis bebyggd och odlad djupt in i fjellandet, dess höjd öfver hafvet vore icke heller betydlig, nemligen från 418 till 424 meter för de stora källsjöarne, och vägens högsta läge, då den passerade fjellets kam något innanför riksgränsen, 700 meter. I följd häraf befunne sig vägen, med jemförelsevis föga betydliga lutningar, inom barrskogsgränsen ända till Hytteträskets vestra ända samt på sin återstående sträckning, med undantag af sista milen i Junkerelfvens dalgång, inom björkskogsregionen.

Ingen annan dalgång inom länets fjelltrakter erbjöde ett så gräsbärande, skogbeväxt och beboeligt land som trakterna omkring Hytteträsket eller hade blifvit af ålder så pröfvad såsom bostadsort för en bofast befolkning, enär derstädes under 1600- och 1700-talen vid tiden för grufdriften i Nasafjell en befolkning af omkring 800 personer varit bosatt vid sjöns vestra strand såsom särskild församling med egen kyrka. Vid grufdriftens upphörande hade denna befolkning försvunnit, nästan utan att efter sig lemna några märkbara spår af odling, bland annat i följd af den fullständiga bristen på vägförbindelser både med Sverige och Norge. Den om-

fattande renskötsel, som här fordom bedrifvits, hade numera aftagit. Under de senaste 30 åren ansåges renantalet hafva förminskats till hälften. Stora fjelltrakter funnes till och med, som nu mera aldrig besöktes af lappar och renar. Möjlighet att lifnära sig och tillräckligt utrymme funnes således derstädes för en befolkning, som drefve boskapsskötsel och grufdrift, hvilken sannolikt ännu en gång skulle uppstå i trakterna ofvan Hytteträsket, hvarest de af ålder kända silfvergrufvorna vid Nasafjell och kalkbrotten vore belägna. Dessa trakters mineralrikedom vore sedan äldre tider delvis känd, ehuru ännu icke närmare geologiskt undersökt; men af de geologiska besigtningar, som gjorts på senare tiden, framginge, att anledning ansåges förefinnas antaga, att nya fynd af olika mineral sannolikt skulle vid närmare forskning anträffas. Sedan numera två ångbåtar satts i gång på Storafvan och Uddjaur, mellan hvilka sundet vid Kasker nyligen upprensats, och då den ena af dessa vore afsedd för trafiken på Hornafvan, skulle genom den nu föreslagna landsvägen öfver fjellet en beqväm och billig transportled för gods och resande såväl sommar- som vintertid åvägabringas, hvilken derjemte för vintertransporten skulle förbättras genom de beslutade landsvägarnes samtidiga byggande inom Arjepluog, men som kunde och borde, oberoende af dessa vägar, beslutas och utföras.

Då af verkställd undersökning för en gemensam utfartsväg för Vesterbottens och Norrbottens län öfver Sorsele det, bland annat, ådagalagts, att länens olika behof af utfartsväg öfver fjellen till norsk hamn icke kunde fyllas genom en förmedlingslinie, utan endast på det sätt, att hvarje hufvudort försåges med sin af naturen utstakade kortaste vägförbindelse, der sådan pröfvades nödig och nyttig, hyste Kongl. Maj:ts befallningshafvande den öfvertygelsen att, om en vägförbindelse till Norge funnes nödig för Norrbottens län, densamma borde, oberoende af den väg, som för Vesterbotten kunde vara tjenligast, i främsta rummet förläggas genom Arjepluog enligt den föreslagna linien alternativ 1, ehuru densamma vore något dyrare och längre än de öfriga alternativen, som förlagts högre upp i fjellet.

Att — yttrade Kongl. Maj:ts befallningshafvande vidare — behofvet af denna utfartsväg mot vester varit djupt kändt af befolkningen, framginge med synnerlig tydlighet af dess beslut att åtaga sig byggande och underhåll af de långa vägarne genom socknen, uppgående till omkring 12 mil, hvilket beslut i förhållande till för handen varande krafter innefattade en icke vanlig offervillighet, som derjemte åsyftade att, i hvad på befolkningen ankomme, söka fortskynda utförandet af den önskade utfartsvägen till Norge, som kraftigt skulle befrämja den för dem nödiga tillförseln och afsättningen af deras produkter, hvilka i grannlandet betingade vida högre pris än härstädes.

Men den befintliga befolkningen vore icke blott fåtalig och gles, utan den vore äfven fattig och tryckt af den osäkerhet i besittningen af jorden, som följde af ännu oafslutad afvittring. Utom de då beslutade vägarne kräfdes flere dylika i olika rigtningar, hvaraf befolkningens förmåga blefve så ansträngd, att dess krafter och medel icke räckte till att åvägabringa och underhålla den eftersträfvade internationella vägen öfver de kronan tillhöriga fjelltrakterna invid riksgränsen.

Till stöd för sin framställning hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande vidare framhållit, att vägen i fråga vore af största vigt icke blott såsom en utfartsväg för närliggande orter till norsk hamn, utan äfven såsom en sammanhängande transitoväg mellan de till hvarandra gränsande län och amt i de båda unionsrikena, i följd hvaraf de äfven torde ega någon betydelse i strategiskt afseende vid öfre Norrlands försvar. Såsom utfartsväg till Norge hade den nu befintliga så kallade vintervägen, som icke blifvit bruten eller försedd med nödiga broar, utan blott röjd på några kortare sträckor och försedd med tre fjellstugor, hittills användts af den del af närboende befolkning, som årligen plägade finna lönande arbetsförtjenst vid Lofotens fiskerier eller annan sysselsättning i Norge. Det gods, som plägade fraktas denna väg, utgjordes till väsentligaste del af spanmål, salt, fisk, tran samt vissa kolonialvaror. Från Sverige utfördes efter leden smör, kött, skogsfogel, hudar, skinn, tjära, svartsmiden, särskildt liar, samt en del husgeråd såsom enklare möbler och spinnrockar med flere alster af ortens hemslöjd. För att sådan transport efter den nuvarande vintervägen öfver de obrutna fjellmarkerna skulle kunna försiggå utan våda, måste emellertid resorna företagas i stort sällskap, som kunde bereda deltagarne deri ömsesidig hjelp vid behof och som kunde vara i stånd att vid färden öfver vattendrag och oländigare sträckor med förenade krafter bana framkomlig väg. Transporterna verkställdes i följd häraf vanligen med 30 till 50 hästar i hvarje sällskap, bestående oftast af norrmän, som bodde tätare och derför hade lättare att öfverenskomma om färden, hvilken upprepades några gånger hvarje vinter och ej sällan vore förenad med lidanden och faror. Det kunde häraf lätt inses, huru stora svårigheter måste möta för den glest boende svenska befolkningen att träffa nödig öfverenskommelse om lämplig tid med tillräckligt antal deltagare i färderna på den nu befintliga så kallade vintervägen. Ehuru således de åtgärder, som hittills vidtagits för samfärdseln mellan Arjepluog och Norge, varit och vore af stort värde, då desamma synnerligast genom fjellstugornas och stallarnes anläggning gjort en transport möjlig, som förut endast kunnat ske under ögonskenlig fara, syntes det likväl af det ofvan anförda vara uppenbart, att den nuvarande vintervägen icke vore sådan, att dess trafikerande kunde motsvara billiga anspråk på en regelbunden och billig samfärdsel.

Då i sydligare delar af riket den föreställningen gjort sig gällande, att obrutna vintervägar öfver öde trakter i de snörika norrländska länen vore för dessa fullt lämpliga och tillräckliga för behofvet, och då samma omdöme gjort sig gällande vid första anläggningen af vintervägen Jäckvik—riksgränsen, syntes deras beskaffenhet i fjell- och ödetrakter enligt den erfarenhet, som derstädes derom vunnits, böra med några ord beröras. Det vore nemligen obestridligt, att kölden genom att slå isens brygga öfver vattendrag och mossar på billigaste sätt beredde en jemn och farbar väg, om snön samtidigt så fylde den skogbeväxta eller steniga markens ojemnheter, att färden öfver dem möjliggjordes. Men härtill erfordrades, att dessa gynsamma omständigheter samtidigt inträffade längs hela vägen, hvilket, då det gälde afstånd på 10 à 20 mil, icke alltid vore händelsen, särdeles vid en väg som den här ifrågavarande, hvilken framginge både öfver fjell, lågland och Norges mot vesterhafvet vända sluttningar med dess mildare klimat. På obruten mark och särdeles i fjell blefve vägen delvis tung, brant och sned samt i fjellsluttningar ofta vådlig. Stormen igensopade hastigt vägspåren i villsamma trakter, på de stora sjöarne, der utfinnandet af rätta vägen äfven försvårades deraf, att dagsljuset under högvintern endast rådde under några få af dygnets timmar. I följd af djup snö eller dämning af issörja stege vattnet understundom hastigt upp på isen under snöns yta och gjorde färden svår, ibland omöjlig och till och med lifsfarlig. Vid tillfällen, då isvägarne vore goda, befunnes de steniga sträckorna på land ofta besvärliga eller oframkomliga af brist på snö, och då snön vore rik, inträffade esomoftast ofvannämnde »uppstöp», eller vatten på isarne, hvilket lätt kunde stänga färden. De stora djupa fjellsjöarne tillfröse vanligen sent och blott delvis och rätt ofta endast så mycket, att de förhindrade all trafik både för gående, dragare och båtar, hvarigenom all samfärdsel blefve afspärrad under två ända till sex veckors tid. Liknande afspärrning inträffade jemväl vårtiden, då isen hvarken bure eller bruste och befolkningen vore afstängd från beröring med utomboende, så länge brutna vägar saknades. Hvad sålunda anförts rörande vintervägen i fjell- och ödetrakter i allmänhet gälde, efter hvad lång erfarenhet visat, i hög grad i fråga om vintervägen Jäckvik—norska gränsen, hvadan densamma för att motsvara behofvet af en utfarts- och transitoväg måste anläggas såsom bruten landsväg med god körbana och fullständiga broar och trummor.

Den transitotrafik, som komme att framgå efter meranämnda mellanriksväg, blefve framdeles sannolikt delvis af samma art som den, hvilken från början framkallat det långvariga sträfvandet att åstadkomma denna kommunikationsled. Det hade nemligen varit behofvet att hemta frökorn från Norge och att derifrån, vid missväxt och samtidigt inträffande hastig afstängning

genom ishinder i länets hamnar, fylla länets spanmålsbrist, hvilket af ålder hållit denna vägfråga vid lif.

Sedan stambanan blifvit beslutad att byggas till Boden, vore derigenom beredd den billigaste och snabbast möjliga tillförsel af lifsförnödenheter till länet, hvadan mjöl hädanefter icke behöfde hemtas från Norge. Men deremot kunde behofvet af frökorn icke af jernvägarne fyllas, då, såsom kändt, kornet från sydligare orter icke ofta under länets korta somrar utan acklimatisering hunne till mognad. Då upprepad missväxt af frost i länet inträffade och vanligen samtidigt härjade i grannlandet Finland, måste länets behof af frökorn alltid fyllas med norskt utsäde, hvilket hittills årligen plägat användas af närboende och äfven af en del af kustlandets jordbrukare, som ansåge detta korn särdeles lämpligt och gifvande såsom frösäd.

Det gods, som i öfrigt kunde blifva föremål för transitotrafik, utgjordes af en del af de förnödenheter, hvilka hittills varit föremål för en inskränktare lokaltrafik öfver riksgränsen och hvaraf utbytet genom vägens förbättring säkerligen skulle ökas och vinna vidsträcktare marknad. Färsk och torr fisk, som redan nu infördes i afsevärd myckenhet, komme antagligen framdeles att i större omfattning nedfraktas till stambanan, som derefter kunde bereda densamma en god marknad inom en stor del af länet, liksom andra förnödenheter, hvilka redan utbyttes och på samma sätt kunde på kortare och billigare sätt än förut vinna en vidsträcktare spridning. I omvänd rigtning skulle ladugårdsprodukter på samma sätt i ökad mängd söka sig till den norska marknaden med dess högre pris. Slutligen vore det anledning antaga, att den turisttrafik, som man efter denna väg länge väntat, men som hittills visat sig obetydlig i anseende till fjellresans afskräckande faror och besvär, skulle med de öfriga förbättrade anordningarna för samfärdseln till lands och sjös under sommartid väckas till lif af den föreslagna mellanriksvägen, som framginge genom ett af rikets högsta och naturskönaste fjellpartier, vid foten af Sulitelmas södra utgreningar, Saolofjellen samt Tjidtjacks glacierer, och som i Norge passerade genom en af detta lands mest pittoreska fjelltrakter.

Efter det Kongl. Maj:ts befallningshafvande jemväl påpekat nu ifrågavarande vägförbindelses betydelse för Norrlands försvar, hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande vidare anfört, att det för att bringa vägen Jäckvik—norska gränsen till stånd emellertid icke funnes annan utväg, än att staten trädde emellan och sjelf läte utföra och jemväl tillsvidare underhölle densamma, på sätt för liknande ändamål förut skett inom andra delar af landet, senast beträffande landsvägen Vistträsk—Glommersträsk inom Norrbottens län, till hvars hela anläggningskostnad Riksdagen år 1891 anvisat medel. Arjepluogs befolkning hade, såsom ofvan antydts, genom att åtaga sig byg-

gande af en 12 mils landsväg genom socknen, i förening med andra snart erforderliga vägar uppenbarligen hunnit gränsen af sin yttersta förmåga. Denna befolkning uppginge nemligen blott till 1,771 personer, deraf 403 lappar. Den vore spridd på en yta af 146,841 qvadratmil, hvars afvittring ännu icke vore afslutad, men enligt hvad då kunde utrönas komme af detta storartade område endast omkring en sjundedel eller 19,5 qvadratmil att tillfalla befolkningen, under det att omkring sex sjundegelar eller 127,3 qvadratmil fortfarande förblefve kronans tillhörighet. Den ifrågasatta landsvägen komme ock att till hela sin längd framgå på kronans mark, utom på en ringa sträcka vid utgångspunkten Jäckvik. De vägbyggnadsskyldige, hörda på kommunalstämma den 24 juli 1892, huruvida de vore villiga att åtaga sig att bygga och underhålla ifrågavarande landsväg enligt den utarbetade planen, hade också förklarat, att de till följd af fattigdom och oförmåga vore fullkomligt urståndsatta att förbinda sig till ett sådant åtagande rörande denna vägförbindelse, hvilken vore af internationel betydelse, såsom gagnelig för större delen af länet och medelbart för båda grannländerna, i följd hvaraf det icke heller syntes dem rättvist eller ens rimligt, att kostnaden för vägen skulle ensamt fördelas på en af de fattigaste lappmarkssocknarne i länet. Då fråga uppstått om den nuvarande vintervägens byggnad och underhåll, hade yttrande inhemtats af länets landsting, huruvida detsamma ville åtaga sig sagda vägs underhåll, men landstinget hade ansett sig förhindradt, jemväl enligt gällande landstingsförordning, att härtill samtycka. Det funnes ingen anledning antaga, att landstinget hädanefter skulle förändra denna sin uppfattning.

De anmärkningar, som på angifna sätt af befolkningen framstälts mot dess belastande med byggnads- och underhållsskyldigheten af denna väg, syntes Kongl. Maj:ts befallningshafvande icke sakna berättigande. Kongl. Maj:ts befallningshafvande hade härom redan tillförene uttalat sin mening i den underdåniga framställningen rörande byggandet af Vistträsk—Glommersträskvägen samt i sådant hänseende framhållit, att Norrbottens befolkning måste vara och än mera i framtiden blefve svårare betungad med vägunderhållskostnad än andra rikets inbyggare redan i följd af det förhållande, att länets folkmängd, som utgjorde $^1/_{48}$ af rikets, måste anlägga och underhålla vägnätet å $^1/_4$ af rikets areal, hvilket vägnät då omfattade omkring 200 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 deltoge 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. Genom befintligheten af dessa skogsmarker blefve obestridligen afstånden och derigenom vägbehofven för de odlade bygderna större, befolkningstätheten ringare och skattetalen mindre samt i följd häraf beskattningen i allmänhet i alla afseenden större, än hvad fallet vore i andra landsdelar, hvarest befolkningen egde och brukade största delen af jorden samt sjelf njöte hela dess afkastning. Vägbördan förökades inom länet på det känbaraste jemväl till följd deraf, att de väghållningsskyldige oftast bodde på stora afstånd, ibland ända till fem à tio mil från sina vägskiften, till hvilka de vanligen saknade bruten väg att begagna vid färderna i och för väglagningsarbetena.

I afseende på anskaffande af medel till anläggning och underhåll af landsvägar mellan Sverige och Norge, så kallade mellanriksvägar, samt öfver aflägsna och öde fjelltrakter saknades särskilda bestämmelser i den svenska väglagstiftningen. Denna brist trädde synnerligen skarpt i dagen vid jemförelse med Norges väglag, som rörande fortsättningen inom detta land af samma vägar stadgade, att alla mellanriksvägar skulle bekostas med dertill af Stortinget anslagna medel, samt att alla högfjellsvägar jemväl i regeln skulle så till anläggning som underhåll bekostas af statskassan. Rörande underhållet af mellanriksvägarne saknades uttryckligt stadgande jemväl i den norska väglagen; men praxis vore emellertid, att de närmast riksgränsen belägna delarne af densamma underhölles på statskassans bekostnad, när de ledde genom så afsides liggande trakter, att underhållet skulle blifva för tryckande för distrikten. Hvad som för dylika vägar erfordrades i grannlandet utginge på ett en gång för alla bestämdt sätt, men måste i vårt land i hvarje fall af statsmagterna pröfvas. Vid öfvervägande af alla nu anförda omständigheter syntes det Kongl. Maj:ts befallningshafvande såsom ostridigt, att det måste vara såväl med rättvisa som med statens fördel och ställning mest öfverensstämmande, att staten ensam bekostade anläggningen och tillsvidare äfven underhållet af ifrågavarande mellanriksväg.

Derest denna vägs byggande på statsverkets bekostnad skulle beslutas, syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämpligen böra bemyndigas att genom distriktstjenstemännen öfvervaka arbetet, men, om hinder härför skulle

möta, vore Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som ombesörjt anläggningen af nu befintliga vintervägen, oförhindrad att genom sakkunnig man öfvervaka anläggningen. På liknande sätt syntes jemväl underhållet böra ordnas, nemligen genom entreprenader, som inom länet vore vanliga och som i laga ordning borde öfvervakas af kronobetjeningen, men ställas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll och tekniska öfverinseende. Hvad åter anginge beloppet af underhållskostnaden af omförmälda väg, mötte visserligen stor svårighet att med visshet på siffran förutsäga detsamma, men med ledning af den icke obetydliga erfarenhet, som inom länet vunnits rörande dylik kostnad vid vägar, som underhållits på entreprenad, ansåge sig Kongl. Maj:ts befallningshafvande kunna uppgifva, att den årliga underhållskostnaden i gynsammaste fall torde uppgå till 600 kronor för mil, och att den antagligen icke komme att öfverstiga 800 kronor för mil.

Med stöd af hvad sålunda anförts hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande anhållit, det Kongl. Maj:t täcktes bereda nödigt statsanslag såväl för byggande af landsväg från Jäckvik till norska gränsen enligt förberörda förslag alternativ 1, som ock för samma vägs underhåll, intilldess detsamma kunde i laga ordning på de vägbyggnadsskyldige fördelas.

Öfver denna framställning hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 12 november 1892 afgifvit infordradt underdånigt utlåtande, deruti styrelsen, med instämmande uti hvad som anförts om önskvärdheten och äfven det stora behofvet för ortens inbyggare af förbättrad samfärdsel med såväl landets öfriga delar som Norge, likväl ansett det kunna med skäl ifrågasättas, huruvida, då så många andra mera befolkade och kultiverade delar af landet och äfven i inskränktare mening länet saknade behöfliga kommunikationer, en så stor penningeuppoffring, som blifvit ifrågasatt, borde i den närmaste framtiden göras för dessa glest befolkade trakter; och hade styrelsen derför ansett sig icke kunna för sin del tillstyrka, att proposition till Riksdagen då gjordes i det syfte, som Kongl. Maj:ts befallningshafvande afsett.

Efter det jemväl domänstyrelsen och tillförordnade chefen för generalstaben blifvit i frågan hörde, hade ärendet den 22 december 1893 föredragits inför Kongl. Maj:t, som, ehuru önskvärdt måste anses, att ifrågavarande väg kunde komma till stånd, likväl och då anslag till betydliga belopp under senare år beviljats till anläggning af väg i trakter, der bidrag från de enskilde icke kunnat påräknas, och anslag under enahanda förhållanden till samma vägbyggnads fullbordande fortfarande erfordrades, funnit förevarande framställning icke för det dåvarande till någon åtgärd föranleda, vederbörande obetaget att framdeles inkomma med förnyad framställning i ämnet.

Frågan hade emellertid icke under någon längre tid blifvit hvilande. Redan uti skrifvelse den 23 december 1896 hade nemligen Kongl. Maj:ts befallningshafvande ånyo underställt densamma Kongl. Maj:ts pröfning, dervid

Kongl. Maj:ts befallningshafvande, med framhållande hurusom genom fullbordandet under år 1895 af den med statsmedel bekostade väganläggningen Vistträsk —Glommersträsk det skäl syntes hafva bortfallit, på grund af hvilket Kongl. Maj:t ansett sig icke kunna tillmötesgå Kongl. Maj:ts befallningshafvandes föregående ansökning, åberopade den motivering och utredning som i samma ansökning lemnats.

Denna Kongl. Maj:ts befallningshafvandes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingifna förnyade framställning hade af nämnda styrelse med eget utlåtande af den 30 november 1897 öfverlemnats till Kongl. Maj:t, dervid styrelsen för egen del framhållit, hurusom efter tiden för 1892 års framställning i ämnet åtskilliga förändringar egt rum i de kommunikationsförhållanden, som kunde sägas stå i sammanhang med förevarande vägfråga, hvilken ytterst afsåge landsvägsförbindelse mellan svensk och norsk kustort. Från Arvidsjaurs kyrka utginge visserligen endast en landsväg, men den förgrenade sig först vid Aborrträsk i Arvidsjaurs socken samt derefter vid Siksjö i Piteå socken, så att för närvarande direkta vägförbindelser funnes mellan å ena sidan Arvidsjaurs kyrkplats och å den andra Skellefteå, Byske och Piteå hamnar vid Bottniska viken. Å hvar och en af dessa vägar passerades jernvägsstation vid norra stambanan, hvarjemte vid Glommersträsk och Siksjö vägarna skures af den på statens bekostnad byggda vägen mellan Vistträsk och Glommersträsk. Vesterut utginge från Arvidsjaurs kyrka väg till Afvaviken vid sjön Storafvan, som jemte den ofvanliggande sjön Uddjaur, efter upprensning af mellanvarande ström, utgjorde en sammanhängande, af ångslupar trafikerad farled på omkring 65 kilometers längd. Mellan Uddjaur och den der ofvan vidtagande sjön Hornafvan mötte forsar, hvilka endast med forsbåtar trafikerades, på grund hvaraf för tung trafik anlagts landsväg mellan Uddjaur och sjön Hornafvan vid Arjepluogs kyrka, men då det ansetts vara af vigt att få äfven sist sagda sjö intagen i farleden, hvilken då mellan Afvaviken och Jäckvik blefvo omkring 130 kilometer lång, påginge för närvarande undersökningar beträffande kanalisering af sträckan mellan Uddjaur och Hornafvan, å hvilken sistnämnda endast roddbåtar begagnats. Men derjemte påginge med bidrag af statsmedel väganläggning mellan Arvidsjaurs och Arjepluogs kyrkor, och för dennas utsträckning fram till Jäckvik vore statsbidrag sökt af de vägbyggnadsskyldige under förklaring, att de ansvarade ej mindre för den utöfver sedvanligt statsbidrag erforderliga byggnadskostnaden än ock för vägens framtida underhåll.

Kostnaden för de till Arjepluogs socken hörande landsvägar, som med sedvanligt statsbidrag och tillskott af kommunen dels redan bygts, dels vore under byggnad, dels enligt inkomna ansökningshandlingar under närmaste framtid tillämnades, hade enligt granskade förslag beräknats uppgå till sammanlagdt 275,870 kronor, och skulle således enligt denna beräkning kommu-

nen härtill tillskjuta ej fullt 92,000 kronor, men i verkligheten blefve tillskottet antagligen något högre, enär vid de fullbordade arbetena kostnaderna öfverstigit de beräknade. Samma vägars längd uppginge sammanlagdt till 115 kilometer, hvilka skulle af kommunen underhållas oberäknadt ofvan berörda väg från Afvaviken till Sorsele samt andra tilltänkta väganläggningar.

I fråga om planen för väganläggningen Jäckvik—riksgränsen erinrade styrelsen, att för vägen föreslagits 4,2 meters krönbredd med tillökning å myrar till 4,7 meters bredd, men minskning i doserade bergland till 3,0 meters bredd och med lutningar uppgående ända till 66 på 1,000. Derjemte upptoge förslaget broar af trä, i allmänhet på landfästen af sten, men i undantagsfall på pålok. Styrelsen ansåge emellertid arbetsplanen böra på det sätt förändras, att dels vägbredden bestämdes till det för den här motsedda trafiken tillräckliga måttet af 4 meter, utan jemkning för olika slag af mark, dels att tre broar borde utföras med plankdäck på stålreglar och de öfriga såsom hvälfda stenbroar, dels ock att trummor för bäckar i starkt doserande mark borde utföras med minst 1 qvadratmeters rör.

Kostnadsberäkningen, i hvilken ej inginge någon ersättning för erfoderlig jord, skulle, med iakttagande af dessa ändringar och under förutsättning att erforderligt trävirke finge afhemtas utan ersättning till skogsegaren, sluta

på ett belopp af	kr.	306,000: —
hvarjemte för renstaknings- och kontrollkostnader borde tilläggas	»	20,000: —
så att hela kostnaden skulle blifva	kr.	326,000: —

Under åberopande vidare af de skäl för vägens anläggande på statsverkets bekostnad, hvilka af Kong. Maj:ts befallningshafvande anförts, hade styrelsen derjemte framhållit, att i Österrike, Italien, Schweiz och, såvidt styrelsen hade sig bekant, jemväl i alla andra europeiska länder utom Sverige, inom hvilka fjell- och alpkedjor förefunnes, det i lag vore bestämdt, att högfjellsvägarna skulle anläggas och underhållas af statsverket. Styrelsen funne i denna öfverensstämmelse mellan främmande länders lagstiftning om anläggning och underhåll af högfjellsvägar ett ytterligare stöd för sin åsigt att rättvisa, billighet och statens egen fördel kräfde, att sådana vägar som den här ifrågavarande borde på statens bekostnad anläggas och tills vidare äfven underhållas på sträckor öfver öde fjell, hvarest vägarna af denna anledning icke derförutan kunde bringas till stånd.

Å vägen mellan Jäckvik ock riksgränsen kunde slitningen icke varda synnerligen stor, men dess läge i trakt, der tillsynen medförde vissa svårigheter och der flödena vid snösmältning mångenstädes angrepe såväl vägbank som konstarbeten, föranledde dertill, att årliga underhållskostnaden icke

kunde beräknas lägre än till 700 kronor per mil eller i afrundadt tal för hela den 81 kilometer långa sträckan till 5,600 kronor, hvartill ungefär hvarje femtonde år skulle komma kostnaden för förnyelse af virke i trummor och broar, hvilken dock blefve obetydlig, om broarna byggdes så, som styrelsen ansett lämpligt.

Beträffande medel för vägens byggnad erinrade styrelsen om Riksdagens i skrifvelse af den 14 mars 1891 gjorda uttalande derom att, om någon eller några särskilda väganläggningar funnes, till hvilkas utförande de enskilde skulle för mycket betungas genom att bidraga med en tredjedel af kostnaden, såsom föreskrifvet vore för erhållande af bidrag från vägbyggnadsfonden, framställning af Kongl. Maj:t lämpligen kunde göras till Riksdagen derom, att för viss sådan anläggning finge af denna fond användas till siffran uppgifvet belopp utan iakttagande af den i allmänhet gällande bestämmelsen om statsbidragets förhållande till byggnadssumman.

Utöfver det år, som åtginge för arbetsutstakning och arbetsaftals uppgörande m. m., syntes arbetstiden böra beräknas till fyra år och under förutsättning att från det vid anslagets beviljande löpande årets vägbyggnadsfond finge anvisas det mindre belopp, som då kunde komma till användning, skulle under hvart af de fyra nästföljande åren erfordras i medeltal omkring 75,000 kronor. Arbetsutstakning syntes böra ega rum genom styrelsens försorg, och för byggnaden syntes kunna användas entreprenad under styrelsens kontroll.

På grund af hvad sålunda anförts, hade styrelsen hemstält, att Kongl. Maj:t täcktes i proposition föreslå Riksdagen besluta, att af vägbyggnadsmedel, som dels redan voro anslagna, dels under närmaste framtid kunde varda stälda till Kongl. Maj:ts disposition, finge utan fordran på tillskott från andra medel användas för väganläggning i Norrbottens län mellan Jäckvik i Arjepluogs socken och riksgränsen vid Junkerelfven ett belopp af 326,000 kronor, under förbehåll att kostnadsfritt till förfogande ställdes den för vägarbetet erforderliga mark, som ej af kronan disponerades, äfvensom att samma väg skulle underhållas på statsverkets bekostnad, intilldess vägunderhållet kunde varda å de väghållningsskyldige i laga ordning fördeladt.

Vidare hade styrelsen hemstält, att, derest Riksdagen i hufvudsak skulle bifalla detta förslag, Kongl. Maj:t täcktes dels fastställa den af Lindequist uppgjorda arbetsplanen med de af styrelsen föreslagna ändringar, dock med styrelsen medgifven rätt att deri vidtaga de förbättringar, som vid arbetsutstakningen eller arbetets utförande funnes möjliga, dels anbefalla styrelsen att vidtaga de åtgärder, som af Kongl. Maj:ts beslut i öfrigt påkallades.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om afgifvande af berörda

utlåtande i ämnet hade emellertid vederbörande föredragande varit skiljaktig i så måtto, att han, då Arjepluogs kommun egde fördelen af ej mindre bidrag till sitt vägunderhåll från dithörande kronoparker, än ock en kontant tillgång i sin skogsmedelsfond, ansett fordran på underhåll genom de väghållningsskyldiges försorg böra utgöra vilkor för vägens anläggning på bekostnad uteslutande af statsmedel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade sedermera med skrifvelse till statsrådet och chefen för civildepartementet af den 17 december 1897 öfverlemnat en af Jäckviks byamän den 1 i samma månad afgifven förbindelse att kostnadsfritt upplåta erforderlig, inom nämnda bys område fallande mark af hvad namn och beskaffenhet den vara månde för anläggande af en landsväg, enligt majoren Lindequists förslag, från Jäckvik till norska gränsen.

Ärendet hade derefter den 11 mars 1898 anmälts inför Kongl. Maj:t, som — efter det föredragande departementschefen på grund af inhemtade upplysningar haft tillfälle meddela, att å norska sidan i anslutning till den ifrågasatta vägen funnes på en sträcka af 19 kilometer närmast riksgränsen endast en närmast för vintertrafiken afsedd väg, som dock vore farbar äfven om sommaren för arbetsåkdon med mindre lass — icke heller då funnit skäl att till Riksdagen aflåta proposition i det af Kongl. Maj:ts befallningshafvande angifna hänseende.

Redan uti skrifvelse till Kongl. Maj:t den 17 november 1898, med förslag å anslag att af innevarande års Riksdag äskas, hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å nyo väckt fråga om anläggning på statsverkets bekostnad af vägen Jäckvik—norska gränsen. Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län hade nemligen uti sitt afgifna förslag å vägarbeten, hvilka borde ifrågakomma till utförande genom statsanslag af 1899 års vägbyggnadsfond, upptagit anläggning af väg från Arjepluog till Jäckvik, hvilken sträcka utgjorde fortsättning af vägen från Arvidsjaur till Arjepluog, och dervid anmält, att de vägbyggnadsskyldige åtagit sig denna vägdels byggnad och underhåll endast under förutsättning, att af statsmedel bekostades byggandet och underhållet, tills annorledes förordnades, af väg från Jäckvik fram till norska gränsen; och hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande hemstält, huruvida icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ville förnya sin framställning i detta ärende. Med anmälan härom och under åberopande af de talande skäl för denna internationella förbindelseleds åvägabringande, som funnes anförda i styrelsens skrifvelse den 30 november 1897, har styrelsen sålunda förnyat sin hemställan i afseende å väganläggningen mellan Jäckvik och riksgränsen.

Äfven Kongl. Maj:ts befallningshafvande har uti skrifvelse till Kongl. Maj:t den 30 november 1898 gjort förnyad framställning i ämnet och dervid

till de skäl, hvilka tidigare anförts till framhållande af ifrågavarande vägs betydelse, lagt den omständigheten, att de trakter, genom hvilka vägen komme att dragas, vore rika på metaller af flera olika slag, hvilka i saknad af kommunikationer icke kunde tillgodogöras.

Efter att hafva redogjort för hvad i ärendet sålunda förekommit har föredragande departementschefen till ofvan nämnda statsrådsprotokoll yttrat:

»Såsom redan af vederbörande myndigheter framhållits, skulle här ifrågasatta väganläggning Jäckvik—riksgränsen utgöra en länk uti en ny samfärdsled, förbindande Bottniska viken med norska kusten. Utgående i Norge från Saltdalen vid Skjærstadsfjorden, som utgör den inre delen af Saltenfjord och som jemväl bildar en del af trafikleden mellan Bodö och Sulitelma kopparverk, skulle denna samfärdsled i Sverige genomgå Arjepluogs och Arvidsjaurs socknar till Aborrträsk i sistnämnda socken, der den förgrenar sig dels till Piteå och Byske och dels till Skellefteå. Af denna förbindelseled återstår numera, sedan sträckan Arvidsjaur—Arjepluog med bidrag af statsmedel är under anläggning, endast sträckan Arjepluog—riksgränsen å den svenska sidan. Enligt meddelande från norske vägdirektören finnes å norska sidan närmast Saltenfjord å 25 kilometer en äldre, delvis något backig bygdeväg, som dock hålles i ganska godt stånd och å hvilken de värsta backarne komma att med snaraste på vederbörande kommuns bekostnad omläggas, vidare å 18 kilometer god körväg samt slutligen å sträckan 19 kilometer närmast riksgränsen den af mig förut omnämnda, för vintertrafik närmast afsedda vägen.

Att den ifrågavarande förbindelseleden med norska kusten är för en stor del af Norrbottens län af verkligt behof påkallad, synas de skilda förslag och framställningar i syfte att åstadkomma densamma, som på olika tider framkommit, gifva vid handen, och äfven för det allmänna synes mig denna mellanriksväg vara af så stort intresse, att, då invånarne i de orter, genom hvilka den ännu ofullbordade delen af vägen inom Sverige skulle framdragas, såsom af hvad Kongl. Maj:ts befallningshafvande i ärendet anfört lärer få anses framgå, icke kunna tänkas ega tillräcklig ekonomisk kraft för att i dess helhet utföra det återstående vägarbetet, fullgoda skäl måste anses förefinnas för statens mellankomst för möjliggörande af förbindelseledens åstadkommande. Jag anser mig derför ock böra förorda framställning till Riksdagen i syfte, att — på sätt vid flera föregående tillfällen skett, senast på grund af nästlidna års Riksdags medgifvande i fråga om anläggning af en med den nu ifrågavarande synnerligen likartad väg, nemligen vägen inom Vesterbottens län mellan Tärna och sjön Öfveruman och mellan Stora Umevattnet och riksgränsen — till anläggning af väg från Jäckvik till riksgränsen anslag från

vägbyggnadsfonden må kunna beviljas utan iakttagande af vilkoret, att statsbidraget ej må öfverstiga två tredjedelar af kostnaden.

Deremot finner jag mig böra beträffande underhållet af vägen i fråga ansluta mig till den af vederbörande föredragande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade åsigt, att vid beslut om medgifvande af högre anslag än vanligt till densammas byggande förbehåll bör göras derom, att vederbörande väghållningsskyldige ikläda sig ansvar för vägens framtida underhåll. Då nemligen numera, efter det nya väglagen trädt i tillämpning, staten för sina skogar deltager i vägunderhållet, samt dertill kommer, att — på sätt uti ett nyligen af Kongl. Maj:t afgjordt ärende rörande ifrågasatt afskrifning af visst belopp af ett Arjepluogs socknemän beviljadt undsättningslån blifvit upplyst — från socknens allmänning försålts ett större parti timmer för ett belopp af 337,868 kronor 90 öre, hvilka medel skulle under åren 1897 och 1898 inflyta till socknens allmänningsfond, att denna fond dessutom tillföres årliga intägter genom försäljning af torr och vindfäld skog samt år 1906 ytterligare kommer att ökas med omkring 300,000 kronor genom försäljning af då till afverkning enligt fastställd hushållningsplan bestämda timmerpartier, äfvensom att, enligt det för fonden gällande reglemente, en del af fondens årsafkastning får — om ock först sedan åtskilliga andra behof tillgodosetts — användas till kommunikationsväsendets utveckling, synas mig tillräckliga skäl saknas för frångående af principen om att med statsbidrag understödda allmänna arbeten böra af vederbörande intressenter för framtiden underhållas.

I öfrigt torde såsom vilkor för det af mig förordade medgifvandet böra, såsom förut i liknande fall städse skett och Jäckviks byamän äfven erbjudit, föreskrifvas, att all för anläggningen behöflig, enskilde tillhörig eller af enskilde brukad jord skall utan ersättning upplåtas.

Vidare och då vägen Jäckvik—riksgränsen, derest densamma komme till utförande utan att samtidigt dels vägen Arjepluog—Jäckvik anlades, dels ock vägens fortsättning inom Norge sattes i stånd att förmedla äfven sommartrafik, skulle blifva för den allmänna samfärdseln af ringa betydelse, synes statsbidrag till vägen Jäckvik—riksgränsen icke heller böra beviljas, förr än visshet vunnits, att jemväl öfriga nyssnämnda arbeten komma till utförande.

I fråga om anläggningen af vägen Arjepluog—Jäckvik har, såsom redan nämnts, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upplyst, att bidrag till densamma från vägbyggnadsfonden är sökt, och att Arjepluogs vägbyggnadsskyldige socknemän åtagit sig denna vägdels byggnad och underhåll, dock endast under förutsättning, att af statsmedel bekostades byggandet och underhållet, tills annorledes förordnades, af vägen Jäckvik—riksgränsen. Då jag emellertid, enligt hvad ofvan anförts, anser underhållet af sistnämnda väg icke böra

bekostas af statsmedel, torde uttryckligt förbehåll böra stadgas om åtagande från de vägbyggnadsskyldiges sida att, utan anspråk på bidrag till nämnda underhåll, mot åtnjutande af statsunderstöd på vanliga vilkor bygga vägen Arjepluog—Jäckvik.

Beträffande derefter vägens fortsättning inom Norge, har jag, med stöd af mig vid denna vägfrågas föredragning inför Kongl. Maj:t den 11 mars 1898 lemnadt bemyndigande, uti skrifvelse samma dag till norska regeringens departement för de allmänna arbetena, med framhållande, att en förbindelseled i dessa trakter med Norge vore af betydelse och sedan länge varit ifrågasatt, anhållit om upplysning, huruvida utsigt förefunnes, att, derest sommarväg från Jäckvik till riksgränsen anlades, den å norska sidan befintliga vägen komme att samtidigt sättas i stånd att förmedla vanlig sommartrafik.

Härå har det norska departementet den 10 innevarande månad meddelat svar, hvaraf framgår, att af departementet i ärendet infordradt utlåtande från vederbörande ännu ej inkommit, men väntades blifva afgifvet så tidigt, att frågan skulle kunna göras till föremål för behandling i den proposition, angående anslag till vägväsendet, som komme att aflåtas till det i oktober månad detta år sammanträdande Storting.

Då emellertid frågan i Norge sålunda ännu är oafgjord, torde det af mig förordade medgifvandet böra göras beroende deraf, att från norsk sida beslut fattas om den inom Norge förefintliga vägens försättande i sådant skick, att vanlig sommartrafik må kunna derå förmedlas.

Emot den af majoren Lindequist uppgjorda planen för ifrågavarande vägföretag, sådan samma plan af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordats, har jag icke något att erinra, liksom icke heller mot den af nämnda styrelse beräknade kostnaden för arbetets utförande. På sätt samma styrelse föreslagit, torde, förutom det mindre belopp, som, för arbetenas påbörjande, under innevarande år kan komma att anvisas, arbetskostnaden lämpligen kunna fördelas till utgående under fyra år, i hvilket fall vägen torde kunna blifva färdig inom 1903 års utgång.»

Genom den i statsrådsprotokollet förebragta utredningen synes det utskottet vara ådagalagdt, ej mindre att den ifrågasatta väganläggningen från Jäckvik till riksgränsen skulle vara af stor betydelse för vidsträckta delar af Norrbottens län, än äfven att densamma icke torde kunna komma till stånd, utan att kostnaden härför helt och hållet bestrides af statsmedel. Enligt den kongl. propositionen skulle emellertid icke särskildt anslag för detta ändamål erfordras, utan kostnaden härför under de närmaste åren utgå af den till Kongl. Maj:ts förfogande stälda fonden för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar. Vid

sådant förhållande och särskildt med hänsyn dertill att, jemlikt departementschefens hemställan, underhållet af berörda väg skulle komma att hvila på vederbörande väghållningsskyldige, hvilka tillika måste åtaga sig att mot åtnjutande på vanliga vilkor af bidrag från vägbyggnadsfonden anlägga en lång och dyrbar landsväg i anslutning till den ofvannämnda, anser sig utskottet hafva skäl tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts nu gjorda framställning i ämnet.

Utskottet hemställer alltså,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning, må medgifva, att till anläggning af väg inom Norrbottens län mellan Jäckvik och riksgränsen anslag må — under det i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 23 januari 1899 angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark samt under den i samma protokoll omförmälda förutsättning, dels att vederbörande väghållningsskyldige förbinda sig ej mindre att underhålla nämnda väg, än äfven att mot åtnjutande af statsbidrag från vägbyggnadsfonden på vanliga vilkor utföra väganläggningen Arjepluog—Jäckvik, dels ock att från norsk sida beslut fattas om den inom Norge mötande vägens försättande i sådant skick, att vanlig sommartrafik kan derå förmedlas — kunna från af Riksdagen till vägbyggnader beviljade medel 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.

Stockholm den 18 april 1899.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Stockholm, K. B. Boströms Boktryckeri, 1899.