

upplånade medel utan motsvarande trafiklättnader, icke skola förlora allt hvad de vedervågat för företaget, som numera, såsom saken utvecklats sig, fått karaktären af ett statsintresse af påfallande vikt.

På grund af det anförda få vi hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes inleda underhandlingar med Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag om förvärfvande för statens räkning af aktiebolagets järnväg från Orsa till Sveg och därefter för Riksdagen framlägga det förslag till järnvägens förvärfvande, hvartill underhandlingarna gifva anledning.

Stockholm den 24 januari 1912.

I. von Stapelmohr.

F. Holmquist.

P. G. Roman.

Carl Sehlin.

And. Pers.

Nr 30.

Af herr **Rosén**, om anslag till anläggande af enklare vägar i Västerbottens läns öfre lappmark.

Det torde numera börja blifva tämligen allmänt känt och erkänt, att ett af skälen till efterblifvenheten i lappmarken och till de därstädes rådande svåra förhållandena är bristen på kommunikationer. Ehuru landsvägsnätet där är ytterligt litet, tynger dock vägskatten oerhört på befolkningen. Det erkännes af med situationen förtrogna personer, att det är omöjligt att skaffa dessa vidsträckta, glest befolkade bygder landsvägar af vanlig typ, för så vidt nämligen icke staten skulle på ett alldeles särskildt sätt träda emellan, hvilket ju ej finnes någon anledning antaga. Förutom att sådana icke till någon afsevärd längd skulle kunna komma till stånd inom öfverskådlig tid, skulle det därjämte blifva omöjligt för den i allmänhet fattiga befolkningen att öfvertaga underhållet af desamma.

Dessa synpunkter hafva säkerligen varit några bland dem, som bestämt regeringen att föreslå och Riksdagen att bevilja, att 30,000 kronor stälts till länsstyrelsens i Västerbotten förfogande för hvar och ett af åren 1910, 1911 och 1912 för anläggning af enklare vägar i länets öfre lappmark.

De 90,000 kronor, som sålunda af Riksdagen hittills anvisats, hafva af länsstyrelsen till fullo måst disponeras för den mellan Stensele och Tärna kyrkoplatser planerade ödebygdsväg, som enligt träffade aftal skall vara färdig tidigast hösten 1913. Den tidpunkten kommer dock att öfverskridas, och förlängning af tiden är utlofvad, om så visar sig behöfligt, hvilket är antagligt, enär arbetet skall utföras hufvudsakligast af befolkningen utefter vägsträckan, hvarigenom det egentligen blir ett arbete på lediga stunder.

Men Konungens befallningshafvande har äfven låtit verkställa undersökning och uppgöra kostnadsförslag till en ödebyggdsväg äfven inom Sorsele socken, nämligen från Gautsträsks kapell eller Ammarnäs till norra ändan af sjön Sturvindeln. Konungens befallningshafvande har därför sistlidne höst gjort framställning hos regeringen om fortsatt anslag äfven för år 1913 af 30,000 kronor för anläggning af enklare vägar i länets öfre lappmark. I statsverkspropositionen har dock ingen sådan hemställan gjorts till innevarande Riksdag.

Jag har med anledning häraf i departementet inhämtat, att orsaken till att en sådan hemställan ej gjorts, å ena sidan är den, att man först ämnat bilda sig en uppfattning, en erfarenhet i hvad mån nyttan af dylika ödebygdsvägar kan komma att motsvara å desamma nedlagda kostnader, innan statsbidrag till annan väganläggning af ifrågasvarande slag föreslås. Detta är äfven åsikten hos vederbörande myndighet, här väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som å andra sidan ifrågasätter att anordna en väg af vanlig landsvägtyp upp till Gautsträsks kapell.

Hvad beträffar det första skälet, så låtom oss antaga att den inom Stensele och Tärna påbörjade, 126 kilometer långa vägen verkligen blir färdig hösten 1914. Om sedan någon erfarenhet om vägen skall inhämtas, innan dylik väg får med statsmedel byggas annanstädes, tager det antagligen ett par år. Och i sådant fall skulle fortsatt anslag för sådana vägar ej kunna hos Riksdagen begäras förr än år 1917. Först då skulle alltså Sorsele socken komma i åtanke! Men jag och befolkningen har svårt att förstå, att det skall behövas »erfarenhet» från Stensele—Tärnavägen för att afgöra, huruvida en enkel kärrväg är bättre än ingen väg alls.

Den andra invändningen göres af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som kommit till den uppfattningen, att en vanlig landsväg bör anordnas från Öfre Gautsträsk eller Ammarnäs till norra ändan af sjön Storvindeln, hvarjämte styrelsen tror stor sannolikhet förefinnas, att Riksdagen skall vara villig medgifva, att anslag till ifrågavarande vägbyggnad beviljas utan iakttagande af det för vägbyggnadsfondens anlåtande i allmänhet stadgade vilkor eller att statsbidraget ej må utgå med högre belopp än två tredjedelar af den för väganläggningen beräknade kostnaden.

Denna senare förhoppning anser jag däremot mycket oviss, i synnerhet som det ifrågasatta vägstycket blir synnerligen dyrt. Det redan år 1902 uppgjorda vägförslaget mellan Ammarnäs—norra ändan af Storvindeln slutade nämligen med en beräknad kostnad af icke mindre än 278,200 kronor för en väglängd af endast 3,6 mil ungefär. Då dessutom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öppet medgifver, att den anser »behovet af en dylik väganläggning vara lika uppenbart som trängande», så undrar jag, huruvida inte klokheten bjuder att göra dessa vägar i ödemarken, såsom hittills af mera provisorisk natur, af den primitiva typ, som redan är under utförande i Stensele—Tärna. Befolkningen ansågs redan 1902 sakna förmåga att åtaga sig de för statsanslags beviljande till landsvägsföretaget nödiga förpliktelser och andelar i anläggningskostnaderna och sedermera i vägunderhållet, hvarför frågan då förföll. Och sannerligen den glesa befolkningen har blifvit bärkraftigare sedan dess. Nej, sanningen är för öfrigt den, att befolkningen ännu inte på länge behöfver landsvägar, som kosta 60—80 tusen kronor per mil, i de trakter hvarom här är fråga. Här nöjer den sig med, är tillräckligt tjänad med och tacksam för vägar för 5—6 tusen kronor per mil.

Det är dock förnämligast inom aflägsnare och mera glest befolkade delar af lappmarken, som sådana enklare vägar kunna vara berättigade och kunna anses komma att för någon längre tid framåt fylla behovet af kommunikationsleder. Kunde årligen ett anslag af endast 30,000 kronor en tid framåt erhållas och sålunda därigenom för hvarje år nya vägar af flera miles längd ernås, sålunda äfven kortare utfartsvägar från enskilda, mera aflägsset belägna byar till hufvudvägarna, vore mycket vunnet för lappmarken.

Men äfven i andra trakter inom den vidsträckta lappmarken förefinnes — såsom länsstyrelsen i sin framställning till regeringen framhåller — trängande behof af enkla vägar, i afbidan på att vägar af landsvägstyp skola komma till stånd. Och med kändedom om de af

Riksdagen till enklare vägar i länets lappmark redan anvisade belopp gör befolkningen upprepade framställningar om bidrag till sådana vägar. På senare tiden har till och med inträffat gång efter annan, att befolkningen uttalat önskningsar att erhålla enklare och billigare vägar, än de upprättade landsvägsförslagen inneburit.

På grund af hvad jag här framhållit, får jag därför föreslå,

att Riksdagen ville på extra stat för år 1913 anvisa ett anslag af 30,000 kronor att ställas till Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Västerbottens län förfogande för att, hufvudsakligen i öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 12 januari 1909 angifna grunder, användas till *anläggande af enklare vägar i Västerbottens läns öfre lappmark.*

Stockholm den 25 januari 1912.

Gustav Rosén.