

## Nr 149.

Av herr **Rosén, m. fl.**, om anslag till påbörjande av utfartsvägar till inlandsbanan från de väster om järnvägen belägna bygderna.

I de utredningar, som lågo till grund för förslaget om inlandsbanans framdragande genom Västerbottens läns lappmark, framhölls vikten av att vägkommunikationer skapades, som möjliggjorde förbindelse mellan järnvägen och de mer eller mindre avlägset liggande isolerade byarna. Ange- lägenheten härav har upprepade gånger påvisats. I det statsrådsprotokoll, som fogats till propositionen nr 158 vid 1920 års riksdag om anslag för anläggning av väg mellan Tärna kyrkoby och Slussfors, yttrade departements- chefen, bland annat:

”Med inlandsbanans framdragande norrut blir det en angelägenhet av vikt icke blott för vederbörande orter utan också för statens järnvägar, att förbindelserna mellan inlandsbanan och de väster därom belägna trakterna, som utgöra viktiga uppland för järnvägstrafiken och som nu äro ytterst vanlottade i kommunikationshänseende, bliva ordnade på ett planmässigt och tillfredsställande sätt. De långsträckta sjöarna i berörda trakter bliva härvid, i den mån ordnad sjöfart å dem kan komma till stånd, av stor betydelse som förbindelseleder. Men framför allt och närmast gäller det, att vägväsendet så utvecklas, att det kan förmedla den avsevärda trafik, som är att för inlandsbanan påräkna från de vidsträckta områdena väster därom.”

Länsstyrelsen i Västerbottens län hade år 1919 utarbetat ett förslag till vissa huvudvägar, vilka skulle förbinda inlandsbanan med orter, som äro belägna väster om järnvägen. Förslaget avsåg byggande av landsvägar med 4 å 4½ meters bredd och en sammanlagd längd av omkring 310 kilometer.

Genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg utarbetades preliminär kostnadsberäkning, som upptog

väg från Skansholm till Stalon utmed sjön Malgomaj . . . . .	1,160,000 kr.
väg från inlandsbanan till Vojmsjöns övre ända . . . . .	1,500,000 „
väg från Luspen (sjön Storumans södra ända) till Tärna sockengräns . . . . .	2,100,000 „
väg från Tärna sockengräns till Tärna kyrkoby . . . . .	970,000 „
väg från Sorsele kyrkoby till Gillisnuole . . . . .	1,570,000 „
	<hr/>
	7,300,000 kr.

Av de i planen upptagna vägarna hava hittills allenast två påbörjats. Vilhelmina väghållningsdistrikt har åtagit sig att med statsbidrag till nio tiondelar bygga enklare väg från Skansholm till Stalon, och har anslag beviljats för denna vägbyggnad till Strömnäs by. Kostnaden för hela vägsträckan Skansholm—Stalon har beräknats till 520,400 kronor (i stället för 1,160,000 kronor enligt ovan avgiven preliminär beräkning för landsväg).

Genom 1920 års riksdags beslut pågår byggande av vanlig väg från Slussfors till Tärna sockengräns och från sistnämnda gräns till Tärna kyrkoby. Denna väg, som torde färdigställas år 1926, beräknas numera draga en kostnad av 1,600,000 kronor, varav 1,300,000 kronor av riksdagen anvisats.

I övrigt har den år 1919 utarbetade planen för anläggning av huvudvägar till inlandsbanan icke kommit till utförande.

I underdånig skrivelse den 7 januari 1925 har länsstyrelsen i Västerbottens län framhållit, att vid den tid, då länsstyrelsens förutnämnda skrivelse avläts, hade lagen om ödebygdsvägar nyss utkommit. Man saknade ännu varje erfarenhet om huru vägar av denna typ skulle vara i stånd att fylla uppgiften som förbindelseleder i en glest bebyggd landsända. Med begreppet ödebygdsväg hade man dittills avsett en trafikled, som möjligen kunde befaras med tvåhjuliga åkdon utan fjädrar, men dock närmast hade karaktär av släpväg, där vägbanan nödortftigt befriats från stubbar och större stenar och genom en yttlig dikning blivit mycket knappt torrlagd. Vägar av sådan beskaffenhet kunde enligt länsstyrelsens mening icke motsvara behovet av trafikleder i ifrågavarande trakter. Länsstyrelsen hade därför föreslagit byggande av landsvägar. Sedan dess hava genom de ödebygdsvägar, som anlagts enligt riktlinjerna i 1919 års lag, begreppet fått en annan betydelse. Nu förbinder man med detsamma bilden av en väg, som till och med kan bära en trafik med lättare motorfordon. Efter den erfarenhet, som sålunda vunnits, har länsstyrelsen i fråga om den vägtyp, som bör komma till användande vid byggande av berörda förbindelseleder, i sin skrivelse den 7 januari 1925 frånträtt sitt förslag av år 1919, att de skulle anläggas som landsvägar, och förordar i stället deras byggande såsom ödebygdsvägar.

Länsstyrelsen yttrar, att en numera bättre ordnad trafik efter de stora sjöarna möjliggör att vid öppet vatten förlägga transporten av tungt gods efter dessa. När denna transport vintertid kan ske med släddon, äro vägar av ödebygdstyp fullt i stånd att tåla påfrestningen av densamma. Till stöd för den invändningen, som gjorts, att vägar av högre typ — vanliga eller enklare vägar — i dessa trakter erfordrades, hade anförts väganläggningen Tärna—Slussfors. Erfarenheten från denna väganläggning hade ansetts ådagalägga, att huvudvägarna längs de stora sjöarna ej borde byggas såsom ödebygdsvägar. Gentemot detta framhåller länsstyrelsen, att sjösystemet mellan Tärna och Slussfors ej är trafikabelt efter hela sin sträcka utan avbrutet av forsar. Då det givetvis bleve alltför dyrbart att på varje plats,

där detta är förhållandet, omlasta gods och ombestyras dess transporterande förbi forsen, så har det varit en heit naturlig sak och ekonomiskt fullt berättigat, att man här använt sig av en dyrbarare vägtyp, som efter hela sin sträcka kunde motstå inverkan av en tung trafik.

Beträffande de i 1919 års plan upptagna vägbyggnaderna anför länsstyrelsen i skrivelsen den 7 januari 1925 bland annat följande:

Den föreslagna vägen från inlandsbanan till Vojmsjöns övre ända bör förläggas längs Vojmsjön och byggas med en bredd av 3 meter som ödebygdsväg. Ett undantag kan möjligen böra göras för sträckan från Vojmsjöns hållplats till Luspen vid Vojmsjöns nedre ända, där ångbåtstrafiken tager sin början. Å denna sträcka kan nämligen vägen tänkas bli anlita för tyngre trafik även sommartid. I övrigt har den alla de egenskaper, som enligt § 1 av lagen den 13 juni 1919 konstituera en ödebygdsväg. Denna väg blir 71,275 meter lång, och i sin helhet anlagd såsom ödebygdsväg beräknas kostnaden för densamma till 258,500 kronor (mot 1,500,000 kronor såsom vanlig väg efter 1919 års preliminära beräkning). Vägen kommer att bli till gagn för 1,110 personer.

För vägen från Luspen till Slussfors synes enligt förslag, som på förordnande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetats av löjtnanten Axel Sjöberg, avses åtminstone en s. k. enklare väg av 4 meters bredd. Vägen är avsedd att, där så är lämpligt, följa en delvis med statsmedel upphuggen och bruten s. k. ödebygdsväg av den enklare beskaffenhet, som kännetecknade en sådan väg före tillkomsten av 1919 års lag. Veglängden blir 62,706 meter, och kostnaden beräknas uppgå till 659,300 kronor eller 10 kronor 51 öre för meter.

Såväl vägstyrelse och vägstämma i Stensele väghållningsdistrikt som landsfiskalen i Stensele, vilka varit hörda över förslaget, hava enstämmigt uttalat, att vägen icke borde byggas efter en så hög klass, som förslaget innebär, utan som ödebygdsväg. Denna mening, som biträdades av länsstyrelsen, delas även av oss. Till sitt beslut har vägstämman fogat det uttalande, att den önskade inkomma med förklaring om bestämt åtagande av andel i kostnaden, sedan plan enligt de av stämman uttalade synpunkterna förelagts densamma.

För hela vägen från Luspen (Storumans järnvägsstation) till Tärna kyrkoby beräknades år 1919 en kostnad av 3,070,000 kronor. Då vägen Slussfors—Tärna kyrkoby nu beräknats kosta 1,600,000 kronor och vägen Luspen—Slussfors enligt nyssnämnda förslag av löjtnanten Sjöberg 659,300 kronor eller tillhoppa 2,259,300 kronor, skulle den ursprungligen beräknade kostnadssumman minskas med 810,700 kronor. Genom anläggande av ödebygdsväg kan kostnaden, såsom i det följande närmare angives, avsevärt nedbringas.

Ortsmyndigheterna i Stensele hava i sammanhang med nyssnämnda vägfråga yttrat sig jämväl över ett av kaptenen Axel Aulin utarbetat förslag

till ödebygdsväg från Långvattnets by till Forsmarks by i Stensele socken. Detta förslag, som utgör en omarbetning utav ett av Aulin år 1921 uppgjort förslag till byggande av enklare väg efter samma sträcka, slutar på en kostnadssumma av 306,300 kronor för den 63,104 meter långa vägen eller 4: 85 kronor för meter. Vägen berör byarna Ullisjaur, Harrvik, Harrsjö, Silverberg och Umnäs. I den skrivelse, varmed väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till länsstyrelsen översände det granskade vägförslaget Luspen—Slussfors, yttrade styrelsen, som samtidigt överlämnade det nu behandlade, att den ena av dessa vägar, men icke båda, syntes böra byggas för upptagande av genomgångstrafiken från järnvägen till Tärna. Härom yttrar länsstyrelsen i sin berörda underdåniga skrivelse, att om väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med detta sitt uttalande avsett, att en av vägarna borde byggas som väg av högre klass, kunde länsstyrelsen icke biträda denna styrelsens mening. Enligt länsstyrelsens åsikt bör ingendera av dem få ett så dyrbart utförande, men båda äro nödvändiga som ödebygdsvägar. En blick på kartan torde tydligen visa, att ingen av dessa vägar kan ersätta den andra. Vägstyrelse, vägstämman och landsfiskal hava i sina yttranden kraftigt understrukit behovet av båda vägarna, och länsstyrelsen ville för sin del på det livligaste biträda denna från orten uttalade mening.

För länsstyrelsen har det givetvis ej varit möjligt att avgiva ett sakkunnigt uttalande om till vad belopp kostnaden för en ödebygdsväg Luspen—Slussfors kan belöpa sig, men det har syntes länsstyrelsen vara mer än sannolikt, att, om vägen bygges efter den redan delvis brutna s. k. ödebygdsvägen, kostnaden för löpmeter ej kan bliva högre än för vägen Långvattnet—Forsmark eller 4: 85 kronor. Efter detta pris för meter skulle totalkostnaden för vägen Luspen—Slussfors bliva 304,000 kronor och sammanlagda kostnaden för båda vägarna 610,000 kronor eller ungefär 50,000 kronor mindre än för enbart vägen Luspen—Slussfors enligt det av löjtnanten Sjöberg uppgjorda förslaget. För mycket lång tid framåt kommer ett vägbygge efter de nu antydda riktlinjerna att fylla befolkningens i denna trakt behov av samfärdsleder.

Båda dessa vägar skulle hava betydelse som utfartsvägar för hela Tärna sockens befolkning (över 1,800 personer) samt för befolkningen i de byar, som beröras av vägarna.

Länsstyrelsen framhåller slutligen behovet av den i 1919 års plan upptagna vägen från Sorsele kyrkoby till Gillisnuole, vilken även bör byggas som ödebygdsväg. Denna skulle vara av direkt gagn för 662 personer. Kostnaden för denna omkring 6 mil långa väg torde kunna beräknas till 300,000 kronor.

Enligt nu föreliggande program för vägförbindelser mellan inlandsbanan och de väster om denna belägna orterna skulle kostnaderna uppgå till följande belopp:

vägen inlandsbanan—Dikanäs (utmed Vojmsjön) . . . . .	258,500 kr.
vägen Långvattnet—Forsmark . . . . .	306,300 „
vägen Luspen—Slussfors enligt länsstyrelsens överslagskalkyl . . . . .	304,000 „
vägen Sorsele kyrkoplats till Gillisnuole enligt länsstyrelsens beräkning . . . . .	300,000 „
eller tillhopa . . . . .	kronor 1,168,800

Redan nu äro i Västerbottens län ödebygdsvägar för en sammanlagd kostnad av i det närmaste 2,1 miljoner kronor dömda och delvis under utförande eller undersökta. Därutöver föreligga ett tjugutal framställningar om nya ödebygdsvägar, vilka framställningar hava synts länsstyrelsen i hög grad väl motiverade och säkerligen komma att öka byggnadskostnaden till 3,5 miljoner kronor. Lägges härtill den beräknade kostnaden för ovannämnda vägförslag, i runt tal 1,2 miljoner kronor, uppgår summan till 4,7 miljoner kronor. Under de senaste fem åren har Västerbottens län av anslaget till ödebygdsvägar erhållit i medeltal 134,000 kronor. Med ett årligt anslag av hittillsvarande storlek kommer det nu föreliggande mest trängande behovet av ödebygdsvägar att vara tillgodosett under loppet av 35 år.

Det ligger i öppen dag, att i kommuner med den omfattning, som dessa socknar hava (Vilhelmina sockens areal är 82 kvadratmil, Stensele sockens 40 kvadratmil och Sorsele sockens 74 kvadratmil, vatten ej inberäknat), kommunikationsproblemen ej lösas med enbart dessa väganläggningar. Samtliga dessa vägdistrikt äro i hög grad betungade, varför de icke mäktat att själva i större grad bidra till anläggningen av nu ifrågasatt vägar.

Såsom inledningsvis anförts, har i utredningarna angående järnvägsbyggnader i lappmarken upprepade gånger understrukits vikten av att omkringliggande bygd genom väganläggningar sättes i förbindelse med järnvägen. Det har sålunda redan från början förutsatts, att ett vägnät skulle komma att anknyta sig till inlandsbanan. Så anförde 1919 års riksdag i skrivelse nr 203 angående ifrågasatt vägförbindelse till Tärna kyrkoby, ”att en uppoffring från statens sida i syfte att knyta här ifrågasatt vägar till fjällbefolkning närmare samman med det egna landet, så att den icke längre må vara för sin existens beroende av vårt grannland, vore en fosterländsk gärning, vars betydelse icke kunde underskattas”. Vad riksdagen anförde beträffande Tärna socken, äger sin tillämpning även i fråga om övriga ifrågasatt vägar socknars fjällbygd, som nu saknar utfartsvägar och fördenskull är i större eller mindre utsträckning hänvisad till norska affärsförbindelser.

Liksom det är av vikt för befolkningen att erhålla utfartsvägar till det egna landet, synes det vara av betydelse för statens järnvägar, att genom anläggandet av vägar största möjliga trafik må kunna tillföras inlandsbanan.

Då här ifrågasatt vägföretag, liksom vägbyggnaden Slussfors—Tärna kyrkoby, intaga en särställning, hava vi ansett oss böra ifrågasätta

beviljande av särskilt anslag till anläggning av vägar från inlandsbanan till de väster om denna järnväg belägna byarna. Endast härigenom torde det bliva möjligt, att dessa vägar skola inom rimlig tid kunna komma till utförande.

Då vägar av ödebygdsvägartyp enligt vår mening äro tillräckliga för tillgodoseende av trafikbehovet i dessa bygder, och då det är angeläget, att icke dyrare anläggningar utföras än behovet kräver, anse vi, att vad länsstyrelsen anfört i fråga om vägtyp bör vinna beaktande. Anläggningarna torde böra komma till utförande i den ordning, som Kungl. Maj:t efter länsstyrelsens hörande bestämmer. I fråga om bidrag av vägdistriktet torde i nu ifrågavarande fall böra gälla, vad som är föreskrivet rörande anläggning av ödebygdsväg.

För förslagets belysande upprättade kartor komma att tillställas vederbörande utskott.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte för påbörjande av utfartsvägar till inlandsbanan från de väster om järnvägen belägna bygderna på extra stat för budgetåret 1925—1926 anvisa ett anslag av 100,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1925.

*Gustav Rosén.*

*Nils Gabrielsson.*

*Evert Jonsson.*

*N. J. F. Almkvist.*

---