

Nr 66.

Av herr **Bergqvist m. fl.**, om höjt anslag till byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan.

Genom 1928 års riksdagsbeslut i frågan om inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk omintetgjordes Arjeplogs befolknings förhoppningar på gynnsammare kommunikationsförhållanden. Ända dittills hade den levat i den tron, att när järnvägen framdrogs över Kasker, skulle de hittills mycket ogynnsamma kommunikationsförhållandena med ett slag förändras till det bättre. Beslutet om inlandsbanans dragande över Avaviken, som medförde en östligare sträckning på sidan av kommunen, utlöste också starka känslor av besvikelse bland befolkningen. Frågan om den definitiva sträckningen av banan mellan Sorsele och Avaviken är för närvarande beroende av Kungl. Maj:ts prövning. Två alternativa huvudförslag föreligga härför, varav det ena upptar sträckningen över Strömholm med övergång av Skellefteälv mellan Storavan och Naustajaure och det andra över Slagnäs söder om Naustajaure vid sockengränsen.

Vilkendera sträckningen, som slutligen väljes för inlandsbanan, framstår det som en trängande angelägenhet för Arjeplogs kommun att genom en landsväg från Arjeplogs kyrkoplats över byarna Renberget, Kuorrokveik, Kåttjokk, Kasker, Kallön, Stentorp (Tjäckktjokk), Strömholm—Sjunnäs fram till Slagnäs nå förbindelse med järnvägen. Detta är nödvändigt av två skäl: dels blir en dylik väg den kortaste förbindelseleden till järnvägen för större delen av den vidsträckta kommunen, dels får härigenom den talrika befolkningen nedefter de stora sjöarna Uddjaure och Storavan en välbehörlig utfartsväg, som den hittills saknat. Tvenne vägförslag, tillsammans upptagande den sträcka, som här ovan angivits, finnas utarbetade. Emellertid har erfarenheten under de senare åren givit vid handen, att för att kunna hålla biltrafiken i gång hela året om vägarna behöva vara minst 4,5 meter breda med 4 meters broar, här där snöförhållandena äro så ogynnsamma. De upprättade förslagen avse vägar om respektive 3,0 och 3,6 meters bredd, men undergå för närvarande förslagen revidering för en ökning av vägbredd till 4,5 meter med en brobredd av 4 meter. Utan minsta tvivel kan man utgå ifrån att, när den föreslagna vägen blir färdig, den kommer att livligt trafikeras hela året om med automobil. Redan nu är detta fallet med vägen från Arvidsjaur till Arjeplog. Den föreslagna vägen kommer att uppbära större trafik än den sistnämnda, varför det är nödvändigt att redan från början inrikta sig på lösningen av denna vägfråga i nämnd riktning. Det

måste ävenledes framhållas, att det är oekonomiskt och skulle visa brist på framsynthet att bygga vägen av alltför enkel typ, som blott skulle medgiva trafik med automobil under högst 5 av årets 12 månader. Det skulle ej heller vara rätt handlat mot befolkningen, som känner sig i hög grad missgynnad genom det ändrade beslutet om inlandsbanans sträckning, att den som kompensation mot järnvägen endast erhöle en väg, som under en kort del av året medgäve en visserligen snabb men endast lätt trafik.

Vederbörande myndigheter äro av den uppfattningen att vägen snarast bör byggas. Utförliga och varmt tillstyrkande yttranden över den framställning, som i frågan ingivits till regeringen föregående höst, hava avgivits av såväl länsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Väghållningsdistriktets framställning till konungen gick ut på att hos 1929 års riksdag skulle äskas ett reservationsanslag av 1 080 000 kronor att under loppet av 5 år årligen utgå med 216 000 kronor till byggande av en 4,5 meter bred väg Arjeplog—Stentorp—Slagnäs. Meningen var att medlen skulle tagas av anslaget för tillfartsvägar till inlandsbanan. Väghållningsdistriktets ombud ansågo, att vägen lämpligast borde hänföras till detta slag av vägar, en uppfattning, som även delades av länsstyrelsen i Norrbottens län. Av ekonomiska skäl tillstyrkte länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen endast 100 000 kronor att utgå första året. Att regeringen även var av den uppfattningen att anslag till vägen ifråga snarast borde beviljas framgår av 1929 års statsverksproposition, där framställningen beröres. På grund av regeringens strävan att i görligaste mån nedbringa statsutgifterna för kommande budgetår har emellertid intet belopp äskats för ändamålet, trots det att regeringen anser, att starka billighetsskäl tala för att trakterna ifråga genom denna väg beredas kompensation för inlandsbanans ändrade sträckning.

Ortsbefolkningen ser med bekymmer på det tämligen magra resultat, som uppnåtts genom den gjorda framställningen i denna livsfråga för kommunen. Att hos befolkningen uppehålla modet med obestämda löften går ej längre. Det röjer sig också ett missmod inom kommunen, som man förut ej i samma grad kunnat konstatera. Först försenades inlandsbanebygget i hög grad, och sedan, då likväl tiden började närma sig, då järnvägen skulle beröra Arjeplog, beslöts en annan sträckning av banan, och nu undanskjutes frågan om utfartsväg till järnvägen på obestämd tid. På detta sätt blir järnvägen till ingen eller högst obetydlig nytta för trakten, när den om cirka 5 år är färdig fram till Arvidsjaur. Befolkningen, som dock är talrikast inom kommunen åt detta håll, får inga möjligheter att betjäna sig av järnvägen. Otivelaktigt borde landsvägsbygget bedrivas på ett sådant sätt att landsvägen blir färdig samtidigt med järnvägen å den nämnda sträckan.

Då länsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begränsat sina yrkanden om anslag för nästa budgetår till 100 000 kronor för ändamålet, torde den hemställan till riksdagen, som härmed göres, också bära stanna

vid detta belopp. Av skäl, som förut berörts, anses, att anslaget bör utgå av reservationsanslaget till byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan, varför det av Kungl. Maj:t äskade beloppet för detta ändamål under förutsättning av bifall till framställningen om nämnda vägbyggnads snara påbörjande bör höjas med 100 000 kronor till 350 000 kronor.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställes vördsamt,

att riksdagen ville för byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan för budgetåret 1929—1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 350 000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1929.

O. Bergqvist.

D. Hansén.

C. I. Asplund.
