

Nr 158.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anläggning
av väg till Tärna socken m. m.; given Stockholms slott
den 27 februari 1920.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civil-
ärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen
att för iståndsättandet av ödebygdsvägen mellan Tärna kyrkoby och
Stensele sockengräns samt till påbörjande av anläggning av en fyra meter
bred vanlig väg mellan Tärna kyrkoby och Slussfors, allt i huvudsaklig
överensstämmelse med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt för-
slag, på extra stat för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 200,000
kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens
vederbörande utskott.

G U S T A F.

F. Holmquist.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 februari 1920.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden PETRÉN,
NILSON,
LÖFGREN,
friherre PALMSTIERNA,
UNDÉN,
THORSSON,
HOLMQUIST,
OLSSON.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för jordbruksdepartementet anförde chefen för civildepartementet, statsrådet Holmquist, följande:

I skrivelse den 23 september 1919 anmälde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sig hava för avsikt att senare inkomma med framställning i fråga om påbörjande på statens bekostnad av vägar till Vilhelmina sockens fjällbygd och till Tärna socken samt hemställde om anvisande för ändamålet å tilläggsstat för år 1920 av 100,000 kronor och för år 1921 av 200,000 kronor.

Under punkt 14 av sjätte huvudtiteln i innevarande års statsverksverksproposition har Kungl. Maj:t med anledning härav föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att i ämnet avlätas för anläggning av vägar till Tärna socken m. m. å extra stat för år 1921 beräkna ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Sedan utredningen i ärendet numera blivit slutförd, anhåller jag att få underställa detsamma Kungl. Maj:ts prövning.

Efter framställning av enskild motionär anhöll 1919 års lagtima riksdag i skrivelse nr 203, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning rörande de åtgärder, som lämpligen borde vidtagas för åstadkommande av sådana kommunikationer med Tärna och Vilhelmina sockens fjällbygd, att handelsförbindelser mellan dessa trakter och det övriga Sverige måtte komma till stånd, samt att vidtaga de åtgärder, som av utredningen kunde föranledas.

Riksdagens
skrivelse nr
203 år 1919.

I skrivelsen erinras till en början, att inom Tärna och Vilhelmina socknar i Västerbottens län finnas mycket vidsträckta områden, vilka på grund av sitt isolerade och från kommunikationer avlägsna läge ännu icke kunnat erhålla de förbindelser med det egna landet, som uppenbarligen äro önskvärda och av stort behov påkallade. Vad särskilt Tärna socken beträffar, anföres följande.

De åtgärder, som statsmakterna hittills vidtagit för förbättrande av befolkningens i denna socken vägförbindelser, hava huvudsakligen varit inriktade på åstadkommandet av sådana kommunikationer, som äro ägnade att underlätta varuutbytet med den norska handelsplatsen Mo vid Ranenfjord. Dessa åtgärder från svensk sida hava givetvis betingats av den omständigheten, att avståndet från Tärna kyrkoby till Mo är omkring 120 kilometer, men från Tärna kyrkoby till närmaste järnvägsstation på norra stambanan, Hällnäs, omkring 310 kilometer. Upprättandet av lämplig handelsförbindelse mellan Tärna socken och det egna landet har under sådana omständigheter svårligen kunnat åstadkommas.

Visserligen har riksdagen år 1910 anslagit medel för anläggande av en ödebygdsväg av enklaste slag från Luspen vid Storumans östra ända till Tärna; men denna omkring 144 kilometer långa vägsträcka lärer för närvarande icke finnas i det skick, att den kan tjäna som kommunikationsled för framforsling å barmark av de varupartier, som avyttras från och inköpas till Tärna.

Genom beslut om den s. k. inlandsbanans byggande med tilltänkt station vid Storumans östra ända har emellertid frågan om förbättrad kommunikation för Tärnabefolkningen kommit i ett förändrat läge, och det bör otvivelaktigt vara statsmakterna angeläget att söka bidra till åstadkommande av ordentliga kommunikationer med denna station. För detta ändamål synes den ovannämnda ödebygdsvägen mellan Luspen och Tärna by lämpligen böra förbättras och, där så behöves, omläggas samt i övrigt fullständigastillsättas till vinnande av förbindelse med inlandsbanan. Härigenom skulle för visso den handel, som bedrivits med Norge, kunna överflyttas till vårt land.

Länsstyrelsen i Umeå har framhållit, att Tärna socken har ett produktionsöverskott av livsmedel, som det bör vara för staten angeläget att bevara för den inhemska konsumtionen. Därtill kommer, att i Tärna socken påträffade malmförekomster giva grundad förhoppning om en lönande gruvdrift i dessa trakter. För att möta den ökade trafik, som borde bli följdens dels av sistnämnda omständigheter, dels av ett målmedvetet arbete på att omlägga Tärna sockens handelsförbindelser, fordras uppenbarligen, att vägförbindelserna väsentligen förbättras. Länsstyrelsen säger sig fördenskull hava hos kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort framställning om förordnande av förrättningsman för upprättande av förslag till anläggning av en väg mellan Tärna kyrka och Sluss-

fors, vilken väg, om den skall komma till stånd, det enligt länsstyrelsens mening måste bliva en statens sak att bygga och även underhålla, till dess väghållnings-skyldigheten möjligen bliver överflyttad till landstingsområdet.

Den ifrågavarande motionen avser åstadkommande av vägförbindelse från Tärna by ända till blivande järnvägsstation vid Storumans östra ända. Det förefaller riksdagen, som om detta förslag åtminstone måste göras till föremål för närmare undersökning, därest man vill vinna verklig visshet om möjligheten att nå det åsyftade och önskvärda målet, nämligen handelsförbindelsernas omläggning åt svenska sidan till. Ty under vissa årstider skulle förbindelsen mellan järnvägsstationen och Tärna by vara omöjliggjord, om vägens slutpunkt blir Slussfors. Därjämte torde böra påpekas, att å sträckan Slussfors—Storumans järnvägsstation finnes en rätt talrik befolkning, som ävenledes har behov av en under alla årstider framkomlig vägförbindelse till inlandsbanan.

Men även andra skäl tala för åtgärder i angiven riktning. Uti ett av t. f. överjägmästaren i Umeådistriktet A. Sylvén till riksdagens vederbörande utskotts förfogande ställt yttrande öyer motionen har denne framhållit bland annat, hurusom inom Västra Stensele revir — omfattande västra delen av Stensele samt hela Tärna socken — staten äger ej mindre än 52,690 hektar oavvittrade skogsmarker, därav inom Tärna socken 22,790 hektar. Som någon uppskattning av skogstillgången å dessa områden icke förekommit, kunna icke ens närmelsevis lämnas några uppgifter härutinnan. Visst är emellertid, att i och med inlandsbanans framdragande stora möjligheter uppstå att avsätta virke och virkesavfall av snart sagt alla dimensioner inom åtminstone stora delar av dessa vidder, därifrån avsättning av virke förut på grund av för dyra flottningskostnader omöjliggjorts, varjämte man torde kunna påräkna, att industriella anläggningar, såsom kolugnar, sågverk samt måhända trämassefabriker, skulle uppstå, där inlandsbanan passerar Storumans östra del. Med hänsyn till statens i många avseenden stora intressen inom de trakter, varom fråga vore, som ock för hela Tärna och Västra Stenselebygden liksom för i många fall hela Västerbottens län syntes ifrågavarande motion vara av utomordentlig betydelse.

Jämväl ur jordbrukssynpunkt synas förhållandena i Tärna socken vara värda att uppmärksammas, och torde socknen i förhållande till sin nordliga breddgrad och ansenliga höjd över havet äga exceptionella betingelser för jordbruk och boskapsskötsel.

Beträffande Vilhelmina sockens fjällbygd framhåller riksdagen, att förhållandena därstädes vore i viss mån likartade med dem i Tärna socken och att, såsom länsstyrelsen också erinrat, samma fjällbygd vore så gott som i saknad av varje slags körbar väg.

Vidare uttalar riksdagen, i fråga om kostnaderna för inrättandet av de utav riksdagen ifrågasatta kommunikationerna, att man, då ifrågavarande bygder torde vara av de mest fattiga och vanlottade i vårt land, ej syntes kunna räkna på kommunernas medverkan, vartill komme, att endast Tärna sockens areal vore cirka 380,000 hektar, varför vägsträckorna bleve så betydande, att statsmakternas bistånd skulle vara påkallat även för en ekonomiskt långt bättre lottad befolkning än dessa bygders.

Slutligen anföres i detta avseende, att de av riksdagen anvisade

medel, vare sig å allmänna vägbyggnadsanslaget eller till enklare vägar, ödebygdsvägar och utfartsvägar i de fyra nordligaste länen, icke heller torde av ovan angivna omständigheter vara tillfyllest, utan borde riksdagen direkt för ändamålet bevilja medel. Om icke åtgärder av här avsedd art vidtoges, vore att befara, att i sinom tid måste upptagas i nu ifrågavarande gränstrakter ett liknande försvenskingsarbete som det, vilket för närvarande med stora kostnader för statsverket försigginge bland befolkningen i Norrbottens länbygd. En uppoffring från statens sida i syfte att knyta här ifrågavarande isolerade fjällbefolkning närmare samman med det egna landet, så att den icke längre vore för sin existens beroende av vårt gränmland, syntes riksdagen vara en fosterländsk gärning, vars betydelse icke kunde underskattas.

Vidare har länsstyrelsen i Västerbottens län i skrivelse den 26 augusti 1919 gjort framställning om byggande på statsverkets bekostnad av följande fem huvudvägar i länet, nämligen

Länsstyrelsens i Västerbottens län skrivelse den 26 augusti 1919.

1. Skansholm—Stalon i Vilhelmina socken;
2. Inlandsbanans station i närheten av Vojmsjöns nedre ända till Vojmsjöns övre ända i Vilhelmina socken;
3. Inlandsbanans station vid Storumans nedre ända vid Stensele—Luspen förbi Slussfors till Tärna sockengräns i Stensele socken;
4. Fortsättning av sistnämnda väg från Stensele sockengräns till Tärna kyrkoby i Tärna socken;
5. Sorsele kyrkoby—Gillisnuole i Sorsele socken.

I sin framställning påvisar länsstyrelsen, bland annat, att de vägar inom Västerbottens läns övre lappmarkssocknar, som hittills blivit anlagda, dels endast i obetydlig grad beröra det stora området av länet, som ligger väster om inlandsbanan och dels, såsom fallet är med vägen Stensele—Slussfors och dess fortsättning mot Tärna, äro av sådan beskaffenhet, att de icke kunna upptaga tyngre trafik eller användas alla årstider samt slutligen att de icke anknyta till inlandsbanan. Länsstyrelsen anser det därför vara ett riksintresse, vars betydelse icke kan underskattas, att i första hand utarbetas ett förslag för byggande av dessa stora huvudvägar. Till dessa skulle sedan ansluta sig enklare vägar och ödebygdsvägar. Att behovet av sådana vägar av andra och tredje ordningen är betydande har bestyrkts av den undersökning, som länsstyrelsen låtit genom särskilda delegerade verkställa för uppgörande av föreskriven plan för vägbyggnader inom länet under de närmaste 8 åren. Denna plan upptager förutom de nämnda huvudvägarna följande väglängder av olika typer inom de särskilda socknarna, nämligen i

Vilhelmina 169 kilometer enklare och 140 kilometer ödebygdsvägar, i Stensele respektive 66 och 207 kilometer, i Tärna respektive 22 och 141 kilometer samt i Sorsele respektive 136 och 153 kilometer. Efter en redogörelse angående de nämnda socknarnas ekonomiska ställning och därstädes utgående skatter m. m. anför länsstyrelsen, att det är påtagligt, att om också endast en ringa del av dessa vägar, vilka vid granskning var för sig befunnits behövliga, skall komma till stånd, kommunerna ändock stå inför svåra ekonomiska spörsmål. Vid sådant förhållande, säger länsstyrelsen, finnes ingen annan möjlighet för, att de föreslagna huvudvägarna inom rimlig tid skola komma till utförande, än att staten vill påtaga sig deras byggande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande den 6 februari 1920.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som anbefallts att verkställa den i riksdagens förenämnda skrivelse avsedda utredning ävensom att avgiva utlåtande med anledning av länsstyrelsens ovanberörda framställning, har på grund härav i skrivelse den 6 februari 1920 anfört, bland annat, följande.

»De vägar, som länsstyrelsen ifrågasatt skola byggas på statsverkets bekostnad, äro otvivelaktigt de huvudtrafikleder, som i första hand erfordras för att åstadkomma ordnade förbindelser mellan den under anläggning varande inlandsbanan och fjällbygderna i Västerbottens län, från vilka huvudvägar sedermera ett vidare utbyggande av vägnätet kan i mån av behov komma att ske.

Under sådana förhållanden måste på dessa vägar ställas jämförelsevis stora fordringar i avseende på byggnadssättet. Vägbanan måste sålunda kunna tåla tyngre trafik, även framförande av lastautomobiler och andra motorfordon; vägbredden torde därför icke lämpligen kunna bestämmas till mindre än i regel 4,0 meter. Byggnadssättet i övrigt bör överensstämma med det för statsunderstödda vägbyggnader av vanlig typ brukliga.

Då emellertid en för frågans bedömande erforderlig undersökning av samtliga dessa vägar skulle taga flera år i anspråk, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett lämpligt, att med hänsyn tagen till kostnaderna av på senare tid i jämförliga bygder utförda vägbyggnader, i styrelsen verkställa en approximativ beräkning av kostnaderna och har därvid för åskådlighets skull å ett skrivelsen bilagt kartblad de föreslagna vägarna inritats med röd färgbeteckning. De beräknade kostnaderna äro endast ungefärliga, men anser styrelsen att desamma böra kunna läggas till grund för ett förberedande beslut i frågan.

Väg 1. Skansholm—Lövnäs—Stalon vid Malgomajsjöns norra ända utgör fortsättning på vägen Lövliden—Laxbäcken—Skansholm, som byggts med statsanslag under åren 1909, 1910, 1913, 1914 och 1917, såsom *vanlig* väg med 4,0 meters vägbredd, och som ännu icke är fullt färdig.

På grund av begäran den 17 juni 1916 av länsstyrelsen i Umeå förordnades distriktschefen i övre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet att av vägförslaget Lövliden—Lövnäs omarbota delen mellan Skansholm och Lövnäs till att avse väg av *enklare* typ. Länsstyrelsen bestämde då vägbredden till 3,6 meter och

var sålunda vid denna tid av den uppfattningen, att vägen hade så liten betydelse, att det pågående byggandet av vanlig väg med 4,0 meters vägbredd icke borde fortsättas, utan att den då resterande delen Skansholm—Lövnäs borde byggas som enkel väg. I sin ovannämnda framställning den 26 augusti 1919 har länsstyrelsen emellertid uttalat den uppfattningen, att vägbredden icke bör understiga 4,0 meter och att vägens uppgift och karaktär bör svara mot dem som känneteckna *lundsvägar*. Då som nämnts den sydligaste delen mellan Lövliden och Skansholm redan byggts med 4,0 meters bredd, vilken med hänsyn till den väntade trafiken torde vara fullt tillräcklig för en avsevärd tid framåt, synes vägbredden för delen Skansholm—Lövnäs—Stalon lämpligen böra fastställas till densamma eller 4,0 meter.

Längd: <i>Skansholm—Lövnäs</i>	24,660 m.	
Kostnad inklusive broar över Lavabäcken, Västerbäcken och Datikån respektive 17, 12 och 20 meters fri spännvidd enligt nu reviderat kostnadsförslag 592,600 kronor motsvarande 24 kr./m. eller utan broar 19,40 kr./m.	—	592,600 kr.
<i>Lövnäs—Stalon</i> . Längd cirka	17,000 m.	
Kostnad utom broar cirka 19 kr./m.	—	323,000 »
Broar över Gūddbäcken och 2 smärre bäckar samt Ångermanälven förslagsvis	—	244,400 »
Hela vägen <i>Skansholm—Stalon</i>	41,660 m.	1,160,000 kr.
motsvarande 27.84 kr./m.		

Från Malgomajs norra ända till Kultsjöluspen, en sträcka på 27,320 meter, är anslag beviljat för en nu under byggnad varande enklare väg om 3,6 m. bredd, vilken vid behov torde jämförelsevis lätt genom grusning och ombyggnad av broarna bringas att motsvara trafikbehovet för en avsevärd tid framåt. Förslag finnes uppgjort även för vägens fortsättning fram till Saxnäs 5,370 m. på Kultsjöns södra strand, men torde denna sträcka knappast kunna anses behövligen annat än möjligen som ödebygdsväg.

Väg 2. Inlandsbanans station i närheten av Vojmsjöns nedra ända—Vojmsjöns övre ända i Vilhelmina socken.

Inlandsbanan berör icke Vojmsjön, utan går fram cirka 6 km. sydost om sjöns sydliga ända. En station, Vojmän, är förlagd på norra stranden av älven med samma namn ett par kilometer söder om byn Storsele, och en annan station, Fianberg, är belägen cirka 7 km. längre norrut ungefär mitt emellan byarna Grundsjö, Fianberg och Lövberg. Från en av dessa bägge stationer bör vägen utgå, men då avstånden från densamma fram till Vojmsjöluspen äro ungefär lika, kan ej utan föregående undersökning avgöras från vilken av dem.

Hela vägen från Vojmän eller Fianberg förbi Vojmsjöluspen längs Vojmsjöns norra strand fram till Vojmsjöns övre ända, där anslutning erhålles med den under anläggning varande 5,270 m. långa och 3,0 m. breda vägen av enklare typ till Dikanäs kyrkoby, får en längd av sammanlagt cirka 66 kilometer.

Vägbredden torde för denna väg knappast behöva sättas högre än till 4,0 meter, när någon genomgångstrafik icke kan förekomma, och utsikter för några större avgreningar icke torde föreligga.

Kostnaden för dylik väg kan i dessa trakter och med nuvarande priser icke beräknas lägre än 20 kr. pr meter utom broar. Av dylika förekommer en bro om cirka 20 meters spann över Dajkanbäcken samt 5 stycken över mindre bäckar. Kostnaden för dessa kan överslagsvis beräknas till cirka

180,000 kronor, varför hela kostnaden skulle bli	$66,000 \times 20 =$	1,320,000 kronor
broar		180,000 »
		<hr/> 1,500,000 kronor

motsvarande 22,72 kr./m.

Väg 3. Stensele järnvägsstation—Slussfors—Tärna sockengräns i Stensele socken.

Å denna väg hava redan en del arbeten utförts, sålunda har å sträckan

a) från allmänna landsvägen vid Storumans södra ända till en punkt belägen 10,520 meter därifrån med anlåtande av nödhjälpsmedel och bidrag från skogsstaten en väg blivit bruten. Denna s. k. »nödhjälpsväg» torde emellertid aldrig hava uppfyllt de allra enklaste anspråk, som böra uppställas å en under alla årstider framkomlig väg, och har, då den icke på något sätt underhållits, givetvis för varje år ytterligare försämrats, varför den torde vara i behov av snar ombyggnad, om över huvud taget någon slags körtrafik skall under barmark kunna upprätthållas å densamma.

b) från en punkt belägen 10,520 m. från Storumans södra ända till Slussfors.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har riksdagen på extra stat för vart och ett av åren 1910, 1911 och 1912 anvisat ett belopp av 30,000 kronor att ställas till Konungens befallningshavandes i Västerbottens län förfogande för att i huvudsaklig överensstämmelse med i nådigt brev till länsstyrelsen den 18 juni 1909 angivna grunder användas till anläggande av enklare vägar i länets övre lappmark. Med stöd härav har länsstyrelsen upprättat kontrakt med de väghållningsskyldige i Stensele sockens väghållningsdistrikt att mot åtnjutande av ett statsanslag om 45,000 kronor bygga vägsträckan från en punkt belägen 10,520 meter från Storumans södra ända till Slussfors. Enligt bestämmelserna i detta kontrakt skulle vägens största lutning vara 1 : 15 och normala bredd vara 3,6 meter, som vid skärningar och bankar, överstigande 0,8 meters höjd, kunde minskas till 2,6 meter, och skulle arbetet utföras så, att vägen bleve trafikabel med enspända hjuldon utan fjädrar, samt efter verkställd grusning trafikabel även med åkdon försedda med fjädrar.

Arbetet, som påbörjades år 1912, bedrevs så, att sträckan mellan km. 22 vid Ersmarks by till Slussfors cirka 49 km. vid en av distriktsingenjören Skarstedt på Konungens befallningshavandes begäran den 12 september 1915 utförd avsyning befanns vara enligt rimlig tolkning av kontraktet färdigbyggd. Distriktschefen Wedberg, som på begäran av Konungens befallningshavande besiktigade vägdelen mellan km. 10/520 och km. 22 vid Ersmark den 23 augusti 1918, förklarade i ett utlåtande till Konungens befallningshavande den 14 april 1919, att innan de av honom angivna bristerna, i synnerhet å slyland och myr, blivit avhjälpna, kunde vägen icke ens som ödebygdsväg anses fylla sin uppgift, varför förbättrad röjning, stenbrytning, torrläggning och hårdgöring voro nödvändiga förutsättningar för vägens godkännande.

I skrivelse den 30 december 1919 har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på anförda skäl tillstyrkt bifall till länsstyrelsens begäran, att Kungl. Maj:t

täcktes befria Stensele väghållningsdistrikt från skyldigheten till ytterligare arbete på den väg, som distriktet jämlikt ovannämnda kontrakt åtagit sig att bygga.

Bron över Gardsjöbäcken har till fulla kostnaden erhållit anslag ur 1914, 1917 och 1918 års fond för anläggning av enklare vägar. Arbetet är ännu ej godkänt.

c) *Slussfors—Tärna sockengräns.*

Enligt kontrakt mellan Konungens befallningshavande och de väghållnings-skyldige den 29 juli och 10 augusti 1912 hava de senare mot åtnjutande av ett statsanslag å 14,000 kronor åtagit sig att bygga denna väg av liknande beskaffenhet som den under b) angivna. Vid av distriktsingenjören Skarstedt den 11 september 1915 företagen avsyning av vägen har densamma befunnits vara färdigbyggd, enligt rimlig tolkning av kontraktet.

Ehuru byggandet av dessa ödebygdsvägar mellan Stensele och Tärna sålunda skett så nyligen, att de knappast ännu kunna sägas vara nöjaktigt avslutade, synes det med hänsyn till den ökade trafik, som givetvis blir en följd av öppnande av inlandsbanans station vid Storumans sydliga ände vid Stensele, vara en oundgänglig nödvändighet att ombygga denna väg till vanlig väg. Övre Stensele socken och hela Tärna socken hava hittills haft sina huvudsakliga handelsförbindelser med Norge, och första villkoret för att detta förhållande må kunna ändras till det egna landets fördel är otvivelaktigt att bättre kommunikationer skapas. Med hänsyn till de utvecklingsmöjligheter, som finnas i dessa trakter, såväl på grund av de på senare tiden gjorda avsevärda malmfyndigheterna som betingelserna för en ökad jordbruks- och boskapsskötsel torde vägen Stensele—Tärna vara en av de fjälltraktsförbindelser, varå den livligaste trafiken kan förväntas.

Genom brev den 30 maj 1919 har Kungl. Maj:t bestämt, att undersökning uteslutande på statens bekostnad skulle ske för vanlig väg av 4,0 m. vägbredd mellan Tärna kyrkoby och Slussfors. Då sedan dess icke några skäl framkommit, som tala för en ökning av vägbredden, torde en vägbredd av 4,0 m. böra bestämmas för hela vägen Stensele—Tärna kyrkoby. I vilken mån det redan utförda vägarbetet kan vid byggandet av denna väg komma till nytta, kan först avgöras i samband med uppgörande av fullständiga arbetsplaner, men på grund av det enkla byggnadssättet och de svåra brister, som konstaterats vid de av distriktstjänstemän företagna avsyningarna av dessa utan sakkunnig ingenjör planerade och utförda vägbyggnader, torde man göra klokast i att vid beräkningarna av kostnaderna för de nya vägarna icke räkna med någon större kostnadsminskning till följd av det redan nedlagda arbetet.

Hela vägens längd inom Stensele socken från Stensele till Tärna socken-gräns uppgår till cirka 92 km. och kostnaden utan broar torde icke kunna räknas lägre än till 19 kr. per meter,

$$19 \times 92,000 = \text{kronor } 1,748,000: -$$

Broar över Laisbäcken, 2 bäckar i närheten av Strömsund,

$$\text{Gardsjöbäcken, Kirjesån samt ytterligare 7 mindre bäckar} \quad \text{»} \quad 352,000: -$$

$$\text{kronor } 2,100,000: -$$

motsvarande 22,82 kr./m.

Väg 4. Stensele sockengräns—Gardvik—Ajaur—Tärna kyrkoby.

Utgör direkt fortsättning på väg 3.

Genom trenne särskilda kontrakt mellan Konungens befallningshavande och

de väghållningsskyldige i Tärna sockens väghållningsdistrikt åtog sig de senare att anlägga en med enspända fordon utan fjädrar trafikabel väg mellan

- | | |
|-------------------------------------------------|---------------------|
| 1) Tärna gamla kyrka—Yttervik, väglängd 21,988, | anslag 20,000 kr. |
| 2) Yttervik—Ajaur | » 9,340, » 7,000 » |
| 3) Ajaur—Stenselegränsen | » 11,964, » 4,000 » |

Av sista delen har sträckan Ajaur—Gardvik ej erhållit anslag, utan ansågs denna, med särskilda nödhjälpsmedel förut Åstadkomna vägdel kunna tillsvidare i befintligt skick ingå i den nya vägsträckan.

Vid besiktningar under åren 1913 och 1914, på begäran av Konungens befallningshavande företagna av distriktsingenjörerna Aulin och Skarstedt, gjordes vissa anmärkningar mot de utförda arbetena. Den 8 januari 1915 inkom emellertid Konungens befallningshavande till styrelsen med begäran, att behörig person skulle förordnas att på bekostnad av uteslutande statsmedel verkställa undersökning och upprätta erforderliga särskilda planer och kostnadsförslag dels för vägdelen Ajaur—Gardvik, dels ock för den återstående ödebygdevägens inom Tärna socken hårdgöring och grusning enligt de grunder, som bestämts för *enklares vägar*. Efter en under sommaren 1915 verkställd inspektion av vägen i samband med utförande av ovannämnda undersökning ansåg sig förrättningsmannen, distriktsingenjören Aulin, böra hos Konungens befallningshavande tillstyrka, att inestående delar av anslaget till samtliga tre sektioner skulle utbetalas, ehuru väl en hel del allmänna anmärkningar gjordes mot utförandet.

För utförande av brobyggnaderna över Jokksjaurbäcken och Tärnaforsen har anslag till fulla kostnaden erhållits ur 1914, 1917, 1918 och 1919 års fond för anläggning av enklares vägar. Arbetena äro icke ännu godkända.

För omläggning av vägdeln Ajaur—Gardvik och iståndsättande av Tärna—Ajaur och Gardvik—Stensele sockengräns har ur 1917 års fond för anläggning av enklares vägar erhållits ett statsanslag om 84,200 kronor, vilket arbete nu är under utförande. På grund av under kristiden oerhört stegrade byggnadskostnader visade det sig emellertid, att arbetet icke gick att utföra för de beräknade kostnaderna, utan har arbetet så småningom avstannat utan att färdigställas. Då därjämte fråga uppstått om anläggande av en 4,0 m. bred vanlig väg mellan Tärna och Stensele, uppdrog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åt t. f. distriktsingenjören Ax. Uhnö att revidera förslaget till de arbeten, som nu prövas böra komma till utförande med hänsyn fäst vid dels det oundgängliga behovet av att möjliggöra vanliga lätta fordons framförande och dels önskvärheten av att i möjligaste mån inskränka arbetena till vad som kan bli till nytta för ovannämnda vanliga väg av 4,0 m. bredd. I ett den 15 december 1919 daterat kostnadsförslag har kaptenen Uhnö beräknat kostnaderna för ett dylikt nödtorftigt iståndsättande av vägen inom Tärna socken till 194,100 kronor.

Som förut nämnts har Kungl. Maj:t redan genom brev den 30 maj 1919 bestämt, att arbetsplan för en 4,0 m. bred vanlig väg skall för denna väg upprättas uteslutande på statens bekostnad. Denna undersökning är nu verkställd, i vad avser arbetet på marken, men utarbetandet av förslaget har icke ännu avslutats. Av en här i styrelsen företagen överslagsberäkning har framgått, att kostnaden för den 43,8 km. långa vägen icke torde kunna utföras för en kostnad understigande

	17 kr. per m. = kronor 744,600: —
Broar över Jokksjaurbäcken och Tärnaån, samt 4 stycken mindre	
bäckar beräknas till	» 225,400: —
	kronor 970,000: —

motsvarande 22,15 kr./m.

Väg 5. Sorsele kyrkoby—Gillisnuole i Sorsele socken.

Inlandsbanans station vid Sorsele är enligt det senast renstakade förslaget belägen öster om den östligaste grenen av Vindelälven. Vägen till Gillisnuole bör sålunda utgå från denna station och förläggas öster om Nedre Gautsträsk, då icke någon bro över Vindelälven erfordras.

Hela sträckan från Sorsele, öster om Nedre Gautsträsk norr om Stor-Vindeln till Gillisnuole utgör 58 km. Här vidtager den väg av enklare typ mellan Storvindeln och Övre Gautsträsks kapell, som nu är under byggnad med anslag å 119,700 kronor ur 1914 och 1915 års fond för anläggning av enklare vägar. Denna väg anlägges med en körbanebredd av 3,0 meter och en största lutning av 1:10. Enär trafiken å vägen Sorsele—Gillisnuole endast torde vara av rent lokal betydelse, i det att någon genomgångstrafik icke kan ifrågakomma, och då några avgreningar näppeligen kunna tänkas uppstå inom överskådlig tid, synes det som vägbredden icke behövde tagas större än 4,0 meter.

Kostnaden för vanlig väg med 4,0 meters bredd torde icke kunna räknas lägre än 21 kr. per m. $58,000 \times 21$ = kronor 1,218,000:—

Broar över Laisälven, Grundbäcken, Lairobäcken,
Gersbäcken m. fl. » 352,000:—
kronor 1,570,000:—

motsvarande 27,07 kr/m.

Om sträckningen skulle tagas från Sorsele station över Sorsele kyrkoby utefter nedre Gautsträsks västra strand samt över Vindelälven vid Storvindeln södra ända, ökas väglängden med cirka 3 km., varjämte kommer att erfordras tvänne broar över Vindelälvens bägge grenar vid Sorsele samt i stället för bron över Laisälven en bro över Vindelälven vid Storvindeln södra ända, vilket kommer att öka kostnaden med cirka 350,000 kronor.

Kostnadssammanställning.

Väg.	Längd m.	Bredd m.	Kostnad utom broar. Kr/m.	Summa kost- nad utom broar. Kr.	Kostnad för broar. Kr.	Kostnad med broar. Kr/m.	Totalkostnad Kr.
Skansholm—Stalon	41,660	4,0	19,25	802,000	358,000	27,84	1,160,000
Vojmsjöluspen—Vojm- sjöns övre ända	66,000	4,0	20,00	1,320,000	180,000	22,72	1,500,000
Stensele—Tärna socken- gräns	92,000	4,0	4,5	1,748,000	352,000	22,82	2,100,000
Stensele sockengräns— Tärna kyrkoby	43,800		4,0				
Sorsele kyrkoby—Gillis- nuole	58,000	4,0	21,00	1,218,000	352,000	27,07	1,570,000
Summa	301,460		19,37	5,832,600	1,467,400	24,21	7,300,000

Kostnaderna äro beräknade efter 1919 års priser.

Det är sålunda en betydande kostnad, som behöver nedläggas för åstadkommande av omförmälda landsvägar. Skulle man av denna anledning ställa sig tveksam, så skulle besparingar möjligen kunna ske endast genom minskning av de föreslagna bredderna och ökning av lutningarna, enär man på grund av de dyra underhållskostnaderna näppeligen bör använda ett enklare byggnadssätt. Sålunda skulle under dessa förhållanden vägen Skansholm—Stalon kunna byggas med 3,6 meters bredd. Vägen Sorsele kyrkoby—Gillisnuole kunde möjligen fylla behovet även om bredden endast toges till 3,0 meter.

Om dessa inskränkningar vidtagas, skulle de beräknade kostnaderna kunna nedbringas med allenast omkring en halv miljon kronor, vilket visar att brederna å dessa huvudvägar ej böra minskas, då vinsten är ringa i förhållande till olägenheterna för framtiden.

Dessa kostnader äro som förut nämnts endast approximativa, och bättre kännedom om de verkliga kostnaderna kan icke fås, förr än undersökning verkställts och arbetsplaner upprättats.

Samtliga de kommuner, som beröras av alla dessa vägbyggnader, höra till de i skattehänseende allra mest betungade i landet, så t. ex. utgick för år 1919 i kommunalskatt inom Tärna socken 12,92 kronor per bevilningskrona, i vägskatt 2,45 kronor per vägfyck förutom naturaunderhåll å allmänna vägarna samt dessutom landstings- och kronoskatt, varför det är för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppenbart, att ingen möjlighet förefinnes att pålägga innebyggarna i dessa fattiga landsändar de ytterligare kostnader, som skulle uppstå för den händelse att statsanslaget till vägbyggnaderna skulle utgå efter vanliga grunder, d. v. s. med två tredjedelar av beräknade kostnaderna, utan torde det vara en oavslig nödvändighet, att dessa vägar anläggas helt och hållet på statens bekostnad.

De av länsstyrelsen i dess framställning anförda siffrorna angående de fyra socknarnas ekonomiska läge tala sitt tydliga språk. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser därför i likhet med länsstyrelsen, att icke ens det blivande vägunderhållet kan eller bör läggas på de nuvarande vägdistrikten. Man måste nämligen befara, att om så gjordes, skulle underhållet av dessa långa vägbyggnader genom en synnerligen glest befolkad trakt bliva eftersatt på ett sätt, som helt visst skulle leda till vägarnas snara fördärvande och obrukbarhet. För att få frågan om det blivande vägunderhållet närmare utvecklad, har styrelsen inhämtat yttrande från länsstyrelsen, som i skrivelse den 11 oktober 1919 anför, att underhållsskyldigheten varken kan eller bör läggas på de nuvarande vägdistrikten, som äro synnerligen tungt belastade i skattehänseende. Länsstyrelsen kan ej heller föreslå, att underhållet lägges på landstinget, enär landstingsskatten för 1920 är den högsta som utgår i riket. På grund av länsstyrelsens i nämnda skrivelse åberopade skäl får styrelsen därför som sin åsikt framhålla, att staten bör åtaga sig även det framtida underhållet å vägarna, intill dess att detsamma kan bliva överflyttat från de nuvarande vägdistrikten till länen eller annan större vägkommun. Årliga kostnaden för detta underhåll kan enligt jordbruksdepartementets statistiska tabell över allmänna väghållningsbesväret på landet för år 1917 skattas till c:a 12 öre per meter.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller därefter att, då av den föreliggande utredningen framgår, att kostnaden för byggande av samtliga dessa vägar uppgår med nuvarande höga å-pris till cirka

7,300,000 kronor, ett genomförande av företaget i sin helhet torde kräva en avsevärd tidrymd och utbyggandet böra ske successivt. Den väg, som då först bör komma ifråga, är enligt styrelsens uppfattning otvivelaktigt vägen Stensele—Tärna och därefter de bägge Vilhelminavägarna, Skansholm—Stalon och utefter Vojmsjöns östra strand. Tärna socken anser styrelsen nämligen i fråga om kommunikationsförbindelser vara att anse som den sämst ställda bygden. Socknen har sin mesta tillförsel från Norge, men livsmedel föras även å den synnerligen bristfälliga härovan närmare beskrivna ödebygdsvägen från Stensele, vilken ort hittills haft sin huvudsakliga tillförsel från den cirka 16 mil avlägsna Hällnäs järnvägsstation. Då dessutom bebyggelsen i Lycksele lappmark, företrädesvis i Tärna socken, är väl utvecklad och sträcker sig ända upp emot riksgränsen, varigenom inlandsbanan här kommer att få ett i befolkningsgeografiskt hänseende fördelaktigt läge, i det att en fjärdedel av befolkningen eller cirka 5,600 personer bor ovanom den blivande järnvägslinjen, och då bygdens utvecklingsmöjligheter såväl i jordbruks- som gruvdriftshänseenden äro goda, är enligt styrelsens åsikt å denna vägförbindelse en förhållandevis livlig trafik omedelbart att förvänta.

I detta sammanhang framhåller styrelsen tillika, att beslut om byggande av enklare vägar uteslutande på statsverkets bekostnad i betungade och glest bebyggda fjälltrakter, där vederbörande väghållningsskyldige sakna förmåga att med egna tillskott utgöra den del av byggnadskostnaden, som utöver sedvanligt statsbidrag kunnat erfordras, redan förut fattats. Sålunda har exempelvis Kungl. Maj:t genom utslag den 8 december 1915 på underdåniga besvär av Pajala tingslags väghållningsdistrikt, med ändring av ett Konungens befallningshavandes i Norrbottens län utslag, förklarat väghållningsdistriktet pliktigt bygga och underhålla vägen från Alanen Kihlangijoki till Muonionalusta kapell allenast under förutsättning att statsbidrag erhöles till *fulla* beräknade byggnadskostnaden. Styrelsen anser det sålunda kunna förväntas, att liknande berättigade krav kunna komma att resas även i andra län än Västerbottens.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar, att då styrelsen icke har anledning förvänta, att Kungl. Maj:t och riksdagen med nu rådande höga material- och arbetspriser och under nuvarande statsfinansiella förhållanden kunna befinnas villiga att besluta om omedelbart utförande på statsverkets bekostnad av samtliga ifrågavarande vägar, styrelsen har för avsikt att i den mån så kan befinnas möjligt huvudsakligen med ortsbefolkningens hjälp söka utföra dessa vägbyggnader och allt efter som

fullständiga arbetsplaner kunna föreligga inkomma med hemställan om anslag för varje särskild väg.

Slutligen erinrar styrelsen, att, som redan framhållits, undersökning uteslutande på statsverkets bekostnad för vägen Slussfors—Tärna kyrkoby redan är beslutad och under utförande, och har kostnaden för sätande av den under vissa årstider nästan oframkomliga ödebygdsvägen i sådant skick, att lättare fordon må kunna under alla förhållanden framföras å densamma, beräknats till 194,100 kronor.

Med anledning av vad sålunda anförts har styrelsen hemställt, att det belopp å 300,000 kronor, som styrelsen i skrivelsen den 23 september 1919 föreslagit skola anvisas för 1920 och 1921 för påbörjande av vissa vägarbeten i Västerbottens län, måtte få användas för istandsättande av ödebygdsvägen mellan Tärna kyrkoby och Stensele sockengräns och till påbörjande av utbyggnad av vägen mellan Tärna kyrkoby och Slussfors till 4 meter bred vanlig väg.

Vidare har styrelsen föreslagit, att styrelsen måtte bemyndigas att uppgöra fullständiga arbetsplaner till övriga ovannämnda fyra huvudvägar i Västerbottens län uteslutande, och sålunda även beträffande hantlangningskostnaderna, på statens bekostnad, under villkor att de kommunala myndigheterna i respektive socknar, på förrättningsmannens anmodan, ombesörja anskaffande av erforderlig hantlangning, inbegripet förmän för hantlangningsmanskap, båtar och sådana undersökningsredskap, som icke äro att hänföra till instrumenter, samt att kostnaderna härför må utgå av de medel, som äro ställda till länsstyrelsens förfogande för vägundersökningar.

Departements-
chefen.

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.

Särskilt i vissa delar av Västerbottens fjällbygder, framför allt i Tärna socken, har befolkningen sedan länge haft sitt handelsutbyte så gott som uteslutande med Norge, med vilket land Tärna socken har goda vägförbindelser. Genom inlandsbanans framdragande yppas möj-

lighet för nu berörda fjällbygder att inom det egna landet erhålla avsättning för sina produkter och därifrån fylla sitt importbehov. Men första villkoret härför är ordnandet av goda vägförbindelser till stationer vid inlandsbanan, något som befolkningen icke själv mäktar åstadkomma med de bidrag, som enligt hittills gällande grunder erhållas av statsmedel. Riksdagen har därför också uttalat, att en uppoffring från statens sida i syfte att knyta här ifrågavarande isolerade 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. Härtill kommer, att dessa bygder i förhållande till sin nordliga breddgrad och ansenliga höjd över havet äga avsevärda betingelser för jordbruk och boskapsskötsel, särskilt Tärna socken, som enligt erfarenheten från krisåren visat sig äga ett produktionsöverskott, som bör i första hand bevaras för den inhemska konsumtionen. På senare tider hava därjämte i dessa trakter konstaterats malmförekomster, som synas med förbättrade kommunikationer utlova en betydande gruvdrift. Vidare kan man förvänta, att statens väldiga skogstillgångar i dessa bygder, som nu i följd av transportförhållandena i stor omfattning förfaras, skola kunna behörigen utnyttjas, om vägförbindelserna därstädes bliva tillfredsställande ordnade.

I anslutning till länsstyrelsens i Västerbotten förslag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu preliminärt uppgjort plan för de nödvändigaste väganläggningarna i ifrågavarande fjällbygder. Enligt denna plan skulle på statsverkets uteslutande bekostnad följande fem huvudvägar efter hand utföras, nämligen

- 1) Skansholm—Stalon i Vilhelmina socken, 41,66 km.;
- 2) Inlandsbanans station i närheten av Vojmsjöns nedre ända till Vojmsjöns övre ända i Vilhelmina socken, 66 km.;
- 3) Inlandsbanans station vid Stor Umans nedre ända vid Stensele—Luspen förbi Slussfors till Tärna sockengräns i Stensele socken, 92 km.;
- 4) Fortsättning av sistnämnda väg från Stensele sockengräns till Tärnaby i Tärna socken, 43,8 km.; samt
- 5) Sorsele kyrkoby—Gillisnuole i Sorsele socken, 58 km.

Till dessa huvudvägar skulle därefter inom de särskilda socknarna anslutas enklare vägar och ödebygdvägar på sätt förutnämnda genom länsstyrelsens försorg uppgjorda plan utvisar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som efter nu gällande arbets- och materialpris, ehuru endast approximativt, beräknat kostnaderna för

byggandet av nämnda fem huvudvägar till ett så betydande belopp som 7,300,000 kronor, ifrågasätter icke omedelbart utförandet av samtliga vägarna, utan anmäler sin avsikt att, allt efter som fullständiga arbetsplaner föreligga, inkomma med hemställan om anslag för varje särskild väg.

Huruvida den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda planen för väganläggningar till ifrågavarande fjällbygder kan och bör i sin helhet komma till utförande, torde för närvarande ej vara möjligt att bedöma. Med hänsyn till de betydande kostnader, som äro förbundna med byggandet av berörda huvudvägar, synes det i allt fall under nuvarande statsfinansiella förhållanden och rådande höga arbets- och materialpris ej kunna ifrågakomma att träffa avgörande om utförandet av programmet i hela dess vidd. Då det synes otvetydigt, att ett ordnande av tillfredsställande vägförbindelser till Tärna socken ur såväl nationella som andra synpunkter i främsta rummet bör äga rum, lärer sålunda för närvarande böra upptagas endast frågan om utförande av de under 3) och 4) i planen upptagna vägarna från Stensele till Tärna sockengräns och fortsättning därav till Tärna kyrkoby.

Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar, hava statsmakterna tidigare beviljat medel till utförande av vägar till Tärna socken. En s. k. ödebygdsväg har med dessa medel kommit till utförande å större delen av sträckan Stensele—Tärna kyrkoby. Enligt vad jag inhämtat, befinner sig emellertid denna ödebygdsväg i ett synnerligen bristfälligt skick. Orsaken härtill är främst att söka däri, att själva vägarbetet icke stått under sakkunnig ledning och att ett alltför enkelt byggnadssätt kommit till användning vid vägens utförande, så att underhållskostnaderna blivit oöverkomliga. Då erforderlig grundförstärkning ej ägt rum och anordningarna för vattenavledning äro underhaltiga, har vägen på de ställen, där den naturliga grunden är av mindre god beskaffenhet, icke kunnat motstå den ogynnsamma påverkan av trafik och otjänlig väderlek. Redan under år 1918 meddelade vederbörande postmästare, att det inträffat, att postförarna endast med största svårighet kunde taga sig fram på vägen, varför stora mängder post måste hopas i Slussfors och Tärna by utan möjlighet till befordran, och under vissa perioder av året torde så alltjämt vara fallet. Detta är desto betänkligare, som livsmedel och dylikt i stor omfattning försändes till och från Tärna som postpaket. Med anledning av de förefintliga bristerna erhöles ur 1917 års fond för anläggning av enklare vägar ett statsanslag av 84,200 kronor för vägens iståndsättande som enkel väg. På grund av kristidens oerhört stegrade byggnadskostnader har arbetet härmed emellertid icke kunnat utföras för de beräknade kostnaderna utan småningom avstannat

utan att färdigställas. Vid sedermera företagen revidering av förslaget till de arbeten, som nu prövas böra komma till utförande med hänsyn till dels det oundgängliga behovet av att möjliggöra vanliga lätta fordons framförande och dels önskvärldheten av att i möjligaste mån inskränka arbetena till vad som kan bli till nytta för den av styrelsen ifrågasatta vanliga vägen av 4 meters bredd, hava kostnaderna för ett dylikt nödortfigt iståndsättande av vägen inom Tärna socken beräknats till 194,100 kronor.

Om ej ödebygdsvägen skall bli helt ofarbar och således förbindelsen med Tärna socken nästan omöjliggöras, lär det vara nödvändigt, att de sålunda ifrågasatta förbättringsarbetena å ödebygdsvägen snarast möjligt komma till stånd. Att undanskjuta dessa arbeten i avvaktan på att en vanlig väg om 4 meters bredd kan bli färdig, lär, enligt vad jag inhämtat, beträffande sträckan Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns ej låta sig göra. Med hänsyn till vunna erfarenheter om vägbyggnader i fjälltrakter torde man nämligen hava att räkna med en betydande byggnadstid, innan en väg av högre typ kommer till stånd. Även om, såsom synes vara fallet, arbetena å ödebygdsvägen endast i mindre omfattning kunna komma till användning vid utläggande av en ny vanlig väg av bättre beskaffenhet, lär det därför vara oundgängligen nödvändigt för att kunna tillgodose trafiken under de närmaste åren att provisoriskt sätta ödebygdsvägen å nämnda sträcka i stånd. Å andra sidan kräves för en kommande anläggning av en vanlig väg att under byggnadstiden äga tillgång till en materialväg, varför iståndsättandet av ödebygdsvägen i själva verket även utgör ett villkor för bedrivandet av arbetena med byggande av en sådan vanlig väg.

Om ett iståndsättande av ödebygdsvägen å sträckan Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns sålunda omedelbart synes böra äga rum, kan detta emellertid ske till den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade kostnaden endast under förutsättning, att en vanlig väg kommer till utförande inom den närmaste tiden. I annat fall bleve kostnaderna avsevärt högre. I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen håller jag före, att för en effektiv framtida förbättring av ifrågavarande traktens kommunikationsförhållanden en ny väg till Tärna bör planeras av sådan beskaffenhet, att den kan tåla även tyngre trafik, såsom framförande av lastautomobiler, och att byggnadssättet i övrigt kommer att överensstämma med det för statsunderstödda vägbyggnader av vanlig typ brukliga. Vägen torde, i huvudsaklig överensstämmelse med styrelsens förslag, efter hand böra framdragas från Tärna kyrkoby ända ned till Stensele (Luspen). Som ett första stadium skulle utbyggnad av vägen ske till Slussfors, varifrån ångbåtsförbindelse under vissa tider av året

finnes till Stensele. Som styrelsen erinrat, har Kungl. Maj:t också den 30 maj 1919 bestämt, att arbetsplan för en 4 meter bred vanlig väg skall för sträckan Tärna kyrkoby—Slussfors uteslutande på statens bekostnad upprättas. Utarbetandet av denna arbetsplan har dock ännu ej avslutats. Kostnaderna för vägen hava emellertid för sträckan Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns (43,8 km.) approximativt beräknats till 970,000 kronor och för sträckan Stensele sockengräns—Slussfors (27 km.) till 555,000 kronor. Hela kostnaden för en vanlig väg från Tärna kyrkoby till Stensele skulle uppgå till i runt tal 3,070,000 kronor. Detta belopp är visserligen högst betydande. Om kostnaderna, såsom även från arbetssynpunkt torde vara nödvändigt, fördelas på ungefär en 10-års period, skulle den årliga utgiften dock begränsas till omkring 300,000 kronor. Till en början synes emellertid ej påkallat att träffa avgörande om vägens anläggning annat än beträffande sträckan Tärna kyrkoby—Slussfors.

Enligt vad jag från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat, vore avsett att påbörja ifrågavarande arbeten å sträckan Stensele sockengräns—Slussfors, och skulle därmed en förbättring av ödebygdsvägen å denna sträcka kunna undvikas.

Av den föreliggande utredningen torde framgå, att det måste anses uteslutet, att vederbörande kommuner eller orter skulle kunna förmå att själva deltaga i byggandet av den nu ifrågavarande vägen, och lärer staten även vara nödsakad att tillsvidare, intill dess vägunderhållet må kunna överflyttas från de nuvarande vägdistrikten till större väggommuner, helt och hållet bekosta underhållet av vägen. Däremot skulle det givetvis åligga vederbörande att på nu gällande villkor bygga de vägar av andra eller tredje ordningen, som böra anknytas till den planerade huvudvägen, och redan detta skulle ställa dessa svaga och glest befolkade kommuner inför synnerligen svårlösta finansiella spörsmål.

Det i årets statsverksproposition beräknade beloppet å 200,000 kronor skulle sålunda enligt mitt förslag användas till iordningställande av ödebygdsvägen Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns samt för påbörjande av arbetena å en 4 meter bred vanlig väg mellan Tärna kyrkoby och Slussfors. Det för sistberörda ändamål tillgängliga beloppet bleve visserligen helt obetydligt, men lärer det emellertid, som av det ovan anförda framgår, vara för de planerade arbetena å ödebygdsvägen nödvändigt att äga kännedom om huruvida anslag för en väg av högre typ är att för framtiden påräkna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har slutligen hemställt om be- myndigande att uteslutande, och således även beträffande hantlangnings-

kostnaderna, på statsverkets bekostnad uppgöra planer — i den mån sådant ej redan skett — till samtliga förut omförmälda huvudvägar. Då arbetena med dylika planer emellertid ej synas böra igångsättas förrän i den mån vederbörande vägar kunna tänkas komma till stånd, torde inom den närmaste tiden sådant bemyndigande böra lämnas endast beträffande återstående delen av ifrågakvarande väg till Tärna socken — nämligen sträckan Slussfors—Stensele; och har jag för avsikt att framdeles tillstyrka Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärd i sådant hänseende.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för iståndsättandet av ödebygdsvägen mellan Tärna kyrkoby och Stensele sockengräns samt till påbörjande av anläggning av en fyra meter bred vanlig väg mellan Tärna kyrkoby och Slussfors, allt i huvudsaklig överensstämmelse med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag, på extra stat för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Vad departementschefen sålunda hemställt, däruti statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle proposition till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

C. Ullman.
