

Nr 143.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1920 kl. 1 c. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning av väg till Tärna socken m. m. jämte en i ämnet väckt motion. (4:e avd.)

I den till riksdagen den 7 januari 1920 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov under år 1921 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, punkt 14, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att i ämnet avlätas, för anläggning av vägar till Tärna socken m. m. på extra stat för år 1921 beräkna ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 27 februari 1920 dagtecknad proposition (nr 158), under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokoll.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts förevarande förslag har utskottet till behandling förehått en inom första kammaren av herr *Rosén* väckt motion (nr 247), vari hemställts, att riksdagen måtte besluta att för iståndsättandet av ödebygdsvägen mellan Tärna kyrkoby och Slussfors samt till påbörjande av en vanlig väg mellan samma platser,

- a) på 1920 års tilläggsstat anvisa ett belopp av 100,000 kronor,
- b) på extra stat för år 1921 anvisa ett belopp av 300,000 kronor, och

c) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att det måtte tagas i övervägande, huruvida ej bredden å vägen Stensele (Stor Uman)—Tärna kyrkoby bör minskas till 3 meter.

I fråga om de skäl motionären anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

Särskilt i vissa delar av Västerbottens fjällbygder, framför allt i Tärna socken, har, såsom av departementschefen framhållits, befolkningen sedan länge haft sitt handelsutbyte så gott som uteslutande med Norge, med vilket land Tärna socken har goda vägförbindelser. Genom inlandsbanans framdragande yppas möjlighet 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. 1919 års riksdag har därför, på föranledande av enskild motionär, i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalat, att en uppoffring från statens sida i syfte att knyta här ifrågakvarande 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 finge underskattas. Härtill kommer, att dessa bygder i förhållande till sin nordliga breddgrad och ansemliga 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 ifrågakvarande fjällbygder. Enligt denna plan skulle på statsverkets uteslutande bekostnad vissa huvudvägar efter hand utföras, däribland en från Stensele (invid Stor Umans nedre ända, vilken inom de närmaste åren torde nås av Inlandsbanan), och utmed Stor Uman förbi Slussfors (vid samma sjös övre ända) till gränsen

mellan Stensele och Tärna socknar (92 km.) samt därifrån genom Tärna socken upp till Tärna kyrkoby (43,8 km.).

Såsom ett första stadium skulle utbyggnad av vägen ske uppifrån Tärna by ned till Slussfors, varifrån ångbåtsförbindelse finnes till Stensele.

Å större delen av hela sträckan Tärna—Stensele finnes redan en med statsmedel anlagd s. k. ödebygdsväg, vilken emellertid befinner sig i ett synnerligen bristfälligt skick. Om densamma icke skall bli helt ofarbar, måste vissa förbättringsarbeten å densamma snarast möjligt komma till stånd. Detta gäller särskilt sträckan Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns.

Om ett iståndsättande av ödebygdsvägen å sträckan Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns sålunda omedelbart synes böra äga rum, kan, framhåller departementschefen, detta emellertid ske till den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade kostnaden, 194,100 kronor, endast under förutsättning, att en vanlig väg kommer till utförande inom den närmaste tiden, därvid i första hand och samtidigt med förbättringsarbetena å nyssnämnda sträcka av ödebygdsvägen skulle åstadkommas en vanlig väg mellan Stensele sockengräns och Slussfors.

Denna nya väg, vilken såsom ovan nämnts i första hand skulle framdragas ned till Slussfors vid Stor Umans övre ända, har planerats för trafik även med lastautomobiler. Utbyggd till 4 meters bredd skulle den betinga en kostnad, beträffande sträckan Tärna kyrkoby—Stensele sockengräns (43,8 km.) approximativt beräknad 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. Om kostnaderna, såsom även från arbetssynpunkt vore nödvändigt, fördelades på ungefär en 10-års period, skulle den årliga utgiften begränsas till omkring 300,000 kronor. Departementschefens förevarande förslag innebär emellertid endast att träffa avgörande om vägens anläggning beträffande sträckan Tärna kyrkoby—Slussfors.

Utskottets
yttrande.

Med hänsyn till den i ärendet lämnade utredningen, som tillkommit i enlighet med beslut av 1919 års lagtima riksdag, har utskottet funnit sig böra tillstyrka, att staten i den begränsade omfattning, varom nu är fråga, lämnar sin medverkan till åstadkommande av bättre kommunikationer mellan Tärna socken och övriga delar av landet genom bekostandet av anläggningen resp. iståndsättandet ävensom underhållet av ifrågasvarande vägar.

Beträffande planen för arbetenas bedrivande har herr Rosén uti sin i ämnet väckta motion bland annat framhållit lämpligheten av att inskränka bredden å den blivande nya vägen från föreslagna 4 till endast 3 meter, varigenom en avsevärd kostnadsminskning enligt motionärens mening skulle kunna vinnas. I avseende härå får utskottet anföra, att utskottet visserligen funnit de i motionen framförda synpunkterna värda allt beaktande, men att utskottet dock icke kunnat giva sin anslutning till det av motionären förordade alternativet att genomgående göra vägen 3 meter bred. Det i motionen eftersträfvade syftet att åstadkomma lägre anläggnings- och underhållskostnader torde bättre kunna vinnas på annat sätt. Enligt av utskottet införskaffade upplysningar synes det nämligen utan äventyrande av trafikmöjligheterna låta sig göra att i viss utsträckning sänka vägbredden vid broar och på sådana delar av vägsträckan, där exempelvis sprängningsarbeten måste ifrågakomma, eller där eljest anläggningskostnaderna synas bliva förhållandevis höga. På övriga sträckor torde likaledes en besparing kunna vinnas, genom att röjning och dikning ävensom övriga förberedande åtgärder verkställas på ett sådant sätt, att själva vägkroppen erhåller en bredd av 4 meter, medan vägens hårdgörning och grusning i huvudsak inskränkes till endast en del av vägbanan. I vad mån de sålunda förordade förenklingsåtgärderna låta sig genomföra, torde emellertid kunna bedömas först efter verkställd sakkunnig prövning av förhållandena på de olika sträckorna utefter vägen, och att redan nu fatta beslut härom torde icke vara av behovet påkallat eller ens möjligt.

Beträffande storleken av det anslag, som bör ställas till förfogande för igångsättandet av arbetena såväl å ödebygdsvägen Tärna kyrkoby — Stensele sockengräns som å den nya väganläggningen, har utskottet, som beaktar önskvärdheten av att ifrågavarande vägarbeten snarast påbörjas och i möjligaste mån påskyndas, ansett de motionsvis framförda kraven på ökat anslag för ändamålet böra vinna tillmötesgående, att, utöver vad i förevarande proposition blivit äskat, i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag uti dess skrivelse till Kungl. Maj:t den 23 september 1919 för ändamålet ifråga må anvisas å tilläggsstat för år 1920 100,000 kronor.

Under åberopande av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

I) att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och herr Roséns ovanberörda motion, i vad den avser anslag för nedannämnda vägarbeten, må för *istandsättandet av ödebygdsvägen mellan Tärna*

kyrkoby och Stensele sockengräns samt till påbörjande av anläggning av en vanlig väg mellan Tärna kyrkoby och Slussfors, allt i huvudsaklig överensstämmelse med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag och med iakttagande av vad utskottet beträffande arbetsplanen här ovan anfört

a) på tilläggsstat för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor;

b) på extra stat för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor,

II) att herr Roséns motion i övrigt må anses besvarad genom vad härovan anförts.

Stockholm den 14 maj 1920.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 142.