

Nr 123.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan; given Stockholms slott den 5 februari 1926.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 februari 1926.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

I statsverkspropositionen till årets riksdag har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, punkt 22, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan för budgetåret 1926—1927 beräkna ett extra reservationsanslag av 150,000 kronor.

Jag anhåller att nu få ånyo anmäla ifrågavarande ärende för avlåtande till riksdagen av den sålunda bebadade propositionen.

I två vid 1925 års riksdag väckta motioner hemställdes, att riksdagen måtte för budgetåret 1925—1926 anvisa medel för påbörjande av utfartsvägar

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 101 häft. (Nr 123.) 300 26 2

till inlandsbanan. Då, såsom i motionerna påvisades, i utredningarna angående järnvägsbyggnader i lappmarken upprepade gånger framhållits vikten av att omkringliggande bygd genom väganläggningar sattes i förbindelse med järnvägen och det sålunda redan från början förutsatts, att ett vägnät skulle komma att anknyta sig till inlandsbanan, fann riksdagen motionärernas yrkande till syftet behjärtansvärt. Riksdagen ansåg sig dock icke kunna då fatta definitivt ståndpunkt till frågan; ett dylikt ställningstagande förutsatte nämligen, att en närmare plan utarbetades rörande sättet och ordningen för de ifrågasatta väganläggningarnas åstadkommande med särskilt hänsynstagande till möjligheterna att för ändamålet erhålla bidrag från väghållningsdistrikt eller landsting. Med anledning härav hemställde riksdagen i sin skrivelse nr 6 A under punkten 21, att Kungl. Maj:t måtte låta föranstalta om utredning rörande behovet av utfartsvägar till inlandsbanan från de väster om banan belägna bygderna, samt för riksdagen framlägga det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde giva anledning. Riksdagen framhöll därvid tillika, att vid utarbetandet av planer för vägföretagen i fråga borde beaktas vikten av att vägarna erhöles ett enkelt utförande, som svarade mot deras allmänna karaktär av förbindelseleder genom glest befolkade trakter, samt att i övrigt sådana anordningar träffades, att byggnadskostnaderna i möjligaste mån kunde begränsas.

Den 22 maj 1925 uppdrog Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd med vederbörande länsstyrelser verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelse den 9 november 1925, varvid fogats infortrade utlåtanden från länsstyrelserna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, framlagt resultaten av den av styrelsen i ämnet gjorda undersökningen.

Såsom i viss mån ett bidrag till förevarande frågas utredning kan betraktas det yttrande, som den 7 januari 1925 avgivits av länsstyrelsen i Västerbottens län över en framställning från ett flertal hemmansägare och kronoåbor inom Sorsele socken om byggande av väg från Sorsele kyrkoby till Gillisnuoleforsen.

Såsom i hög grad vägledande vid bedömande av behovet av det ifrågasatta anslaget torde till en början få återgivas de förslag till vägbyggnader, som vid den verkställda utredningen framkommit.

I sitt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infortrade utlåtande i ämnet har länsstyrelsen i Norrbottens län anfört följande:

»Som bekant beslöt 1917 års riksdag, att inlandsbanan å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk skulle framdragas efter den nordligare av då ifrågasatta sträckningar med korsning av Skellefteälvens vattensystem vid Kasker. Redan vid denna tid rådde stora meningsskiljaktigheter i frågan, och utvecklingen under de gångna åren torde få anses hava givit ökat stöd åt de betänkligheter, som anförts mot den fastställda sträckningen. Med hänsyn härtill torde innan inlandsbanebygget fortsattes mot norr en revision av 1917 års beslut angående sträckningen bliva ofrånkomlig.

Till
utförande
föreslagna
vägar.

Norrbottens
län.
Länsstyrelsen.

Under sådana förhållanden och så länge banans sträckning inom länet icke kan anses vara definitivt fastställd, torde det icke vara möjligt att utforma någon detaljerad plan för erforderliga tillfartsvägar. Uppenbart är likväl, att vilken sträckning som än kommer att givas åt banan de påbörjade eller planerade ödebygdsvägarna i dessa trakter, vilka i huvudsak följa floddalarna, i sinom tid komma att tjäna som huvudtillfartsvägar från de väster om banan belägna bygderna. Bland dessa vägar torde, jämte den redan utförda vägen Junkarhällan—Luvos, vägarna *Arjepluog—Jäckvik* och *Vajkijaur—Björkholmen—Krikkjokk* få anses vara de viktigaste jämväl ur nu ifrågasvarande synpunkt.

På grund av vad sålunda anförts har länsstyrelsen såsom sin mening uttalat, att arbetet på skapande av tillfartsvägar till inlandsbanan för närvarande borde koncentreras på fullföljande av de nämnda ödebygdsvägarna, vilka under alla förhållanden bleve av betydelse, samt att med uppgörandet av mera detaljerade planer för vägnätets utformande i dessa bygder borde anstå, till dess klarhet vunnits i fråga om inlandsbanans definitiva sträckning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i anledning härav erinrat, att de bada av länsstyrelsen avsedda ödebygdsvägföretagen nämligen *Arjepluog—Jäckvik* och *Vajkijaur—Björkholmen—Kvikkjokk* redan påbörjats med bidrag från anslaget till ödebygdsvägar, samt anför härefter:

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Vägen *Arjepluog—Jäckvik*, längd 86.87 kilometer, bredd 3 meter, beräknades kosta omkring 590,000 kronor. De på denna väg nedlagda kostnaderna jämte för tiden till den 1 juli 1926 reserverade medel uppginge till i runt tal 175,000 kronor. Utöver sistnämnda belopp erfordrades sålunda till vägens färdigställande omkring 415,000 kronor. Beträffande vägen *Vajkijaur—Björkholmen—Krikkjokk* så hade vägdelen *Vajkijaur—Björkholmen*, för vilken förberedande arbetsplan funnes upprättad, med en väglängd av 43.16 kilometer och en vägbredd av 2.5 meter, beräknats kosta 219,000 kronor. För denna del av företaget hade av tillgängliga medel reserverats 50,000 kronor, och erfordrades sålunda ytterligare 169,000 kronor för densamma färdigställande. För återstående sträcka mellan *Björkholmen* och *Kvikkjokk*, väglängd omkring 85 kilometer, hade någon undersökning ännu ej verkställts, men syntes kostnaden för densamma utförande kunna uppskattas till omkring 425,000 kronor.

Till utförande av ovannämnda vägföretag åtginge sammanlagt 1,009,000 kronor. Till de under arbete varande vägarna hade vederbörande väghållningsskyldiga av länsstyrelsen redan ålagts att bidraga med 10 procent av den för företagen beräknade anläggningskostnaden.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har i sitt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infortrade utlåtande anført, att väganläggningar borde i förevarande sammanhang komma till utförande å följande sträckor, nämligen *Vojmäns järnvägsstation—Vojmsjöns övre ända (Dikanäs), Långvattnets by—Forsmarks by, Luspen—Slussfors* samt *Sorsele kyrkoby—Gällisnuole*. Beträffande frågan om dessa vägars närmare sträckningar samt förefintliga kostnadsförslag m. m. hänvisar länsstyrelsen i övrigt till sitt ovanberörda yttrande den 7 januari 1925, i vilket länsstyrelsen anför bland annat följande:

Väster-
bottens län.
Länsstyrelsen.

○Beträffande alla de nu behandlade vägförslagen gäller, att de utgöra övre lappmarkens förbindelseleder till inlandsbanan. Genom deras byggande underlättas — för att ej säga möjliggöres — godstrafik till och från banan

under de tider, då ångbåtstrafiken å sjöarna är inställd. Vägarna i fråga kunna därför sägas utgöra ett led i det program för trafikfrågornas ordnande i lappmarken, vars förnämsta och viktigaste punkt utgjordes av inlandsbanans byggande.»

Länsstyrelsen har slutligen framhållit, att den rådande depressionen gjorde det i hög grad önskvärt, att de allmänna arbeten, som igångsattes, bleve så jämnt fördelade som möjligt. De föreslagna vägarna borde därför påbörjas samtidigt.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

I fråga om de av länsstyrelsen omnämnda vägföretagen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört följande:

Till vägen *Vojmåns järnvägsstation—Dikanäs*, vilken enligt länsstyrelsens mening borde förläggas längs Vojmsjön och byggas med en bredd av 3,0 meter samt som ödebygdsväg, hade förslag upprättats, enligt vilket vägen, med en längd av 71,28 kilometer och med nyssnämnda vägbredd skulle betinga en kostnad av 258,500 kronor.

Vidare hade förslag upprättats för anläggning av ödebygdsvägen *Långvattnets by—Forsmarks by*. Enligt detta förslag skulle anläggningskostnaden för vägen med en längd av 63,10 kilometer och en bredd av 2,5 meter, uppgå till 306,300 kronor.

Vidare finnes förslag upprättat för vägen *Luspen—Slussfors*. Vägen, med en längd av 62,71 kilometer och en bredd av 4,0 meter, skulle enligt detta förslag betinga en anläggningskostnad av 659,300 kronor. Vid upprättandet av ifrågavarande förslag hade för vägarbetets utförande tillämpats samma grunder, som gällt för väganläggningen *Tärna—Slussfors*, vilken helt utförts med statsmedel genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg. Såväl vägstyrelse och vägstämma i Stensele väghållningsdistrikt som landsfiskalen i Stensele hade emellertid enstämmt uttalat, att vägen borde byggas som ödebygdsväg, en mening, som även biträtts av länsstyrelsen. Därest vägen *Luspen—Slussfors* sålunda komme att utföras såsom ödebygdsväg, torde kostnaden kunna begränsas till omkring 325,000 kronor.

Vad beträffade vägen *från Sorsele kyrkoby till Gillisnuole i Sorsele socken* föreläge ej något förslag. Vägen, som skulle få en längd av omkring 60 kilometer syntes kunna beräknas draga en kostnad av omkring 300,000 kronor.

Den sammanlagda kostnaden för ovan berörda väganläggningar i Västerbottens län uppgår i runt tal till 1,190,000 kronor för en sammanlagd väglängd av omkring 257 kilometer.

Jämtlands
län.
Länsstyrelsen.

Slutligen har länsstyrelsen i Jämtlands län uppgivit de vägar, länsstyrelsen ansett böra tagas i betraktande vid den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda utredningen. Länsstyrelsen har därvid medtagit även vissa vägar, som anknyta till annan järnvägssträcka inom länet än inlandsbanan. De av länsstyrelsen angivna företagen äro:

Väg norr om Kvarnbergsvattnet i Frostvikens socken med utgångspunkt från den befintliga vägen mellan Gäddede och Jorm och sträckning till Frostviken i närheten av norska gränsen. Väglängd omkring 25 kilometer. Undersökning av ödebygdsväg i den angivna riktningen beslutad, men ännu icke verkställd. Kostnader omkring 200,000 kronor. Vägen tillgodoser ett flertal byar utmed Kvarnbergsvattnet med tillhoppa omkring 450 invånare.

Väg från Ankarede kapell till Ankarvattnets by i Frostvikens socken, i fortsättning av den beslutade ödebygdsvägen från Jorm över Blåsjön till Ankarede kapell; bereder utfartsväg för Ankarvattnets by samt ovanför liggande gårdar Lejpikvattnet, Raukasjö, Storjola m. fl. Undersökning ännu icke verkställd.

Väg från *Harrsjöns by* i Alanäs socken till allmänna vägen mellan Alanäs och Lidsjöberg, bör anläggas såsom ödebygdsväg, varom begäran föreligger. Förundersökningar hava verkställts.

Väg *Hedningsflokälén—Ålghallen—Öjarn—Kärnmäset* i Ströms socken. Väg-längd omkring 13 kilometer och kostnad omkring 70,000 kronor.

Väg *Störåsen—Klumpen—Raftsjöhöjden* i Föllinge och Gåxsjö socknar. Vägen bör anläggas efter ödebygdsvägs typ och möjliggör för byarna Störåsen och Klumpen att med användning av den under byggnad varande vägen *Munkflohögen—Raftsjöhöjden* erhålla förbindelse med järnvägsstationen *Munkflohögen*. Väg-längd omkring 15 kilometer.

Väg *Gunnarvattnet—Valsjön* i Hotagens socken är undersökt. Längd omkring 7 $\frac{1}{2}$ kilometer, kostnad omkring 50,000 kronor. Vägen, som avser att skaffa byn *Gunnarvattnet* förbindelse med allmänna vägen från riksgränsen till *Munkflohögens station*, har påbörjats såsom utfartsväg, men det torde vara osäkert, om företaget kan fullföljas utan ytterligare understöd från det allmänna.

Väg *Storholmsjö by—Vallrun—Åkersjön—Bakvattnet—bygdevägen vid Häggsjön* i Föllinge och Hotagens socknar, komme att förmedla trafik för en befolkning av omkring 700 personer till *Munkflohögens järnvägsstation*. Företaget är fastställt såsom ödebygdsväg. Väg-längd av 41 $\frac{1}{2}$ kilometer, kostnad omkring 215,000 kronor.

Väg *Undersåker—Ottsjö—Vallbo—Välådalen* i Undersåkers socken, skulle möjliggöra förbindelse från byarna *Ottsjö, Vallbo* och *Välådalen* med järnvägen vid *Undersåkers järnvägsstation* å statsbanan *Östersund—Storlien*. Beslut om vägens utförande såsom ödebygdsväg föreligger. Längd omkring 35 kilometer, kostnad omkring 183,000 kronor.

Väg *Enafors—Handöl* med bro över *Enaälven* och *Handölsälven* i Åre socken, skulle lämna förbindelse med *Enafors' järnvägsstation* för befolkningen i *Handöl, Brännan* och *Bunnerviken* med tillhopa omkring 300 invånare. Förslag är utarbetat och fastställt om anläggande av en ödebygdsväg. Kostnad omkring 96,000 kronor, väg-längd omkring 7 kilometer.

Väg *Långå—Ransjön* i Hede socken, skulle skaffa utfart från *Ransjöns by* till allmänna vägen väster om *Hede järnvägsstation*. Vägen bör utföras efter ödebygdsvägs typ. Undersökning ännu icke verkställd. Väg-längd omkring 18 kilometer, kostnad omkring 115,000 kronor.

Väg *Råndalen—Hede* i Hede socken, skulle bereda utfartsväg till allmän väg och järnväg från *Råndalens by* med omkring 100 invånare. Undersökning har icke företagits. Väg-längd omkring 25 kilometer.

Väg från *Håns by* till *Håbergets hållplats* å järnvägen *Sveg—Hede*. Förslag utarbetat till anläggning av utfartsväg för en kostnad av omkring 40,000 kronor. Invånarantalet i byn nära 500 personer.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i fråga om de sålunda uppräknade vägföretagen anfört följande:

Arbetsplaner, avseende vägar av ödebygdstyp, hade upprättats för vägarna *Storholmsjö by—Häggsjön, Undersåker—Välådalen* och *Enafors—Handöl*. Den första av dessa vore avsedd att under hösten 1925 påbörjas av medel, som för budgetåret 1925—1926 ställts till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för anläggning av ödebygdsvägar inom Jämtlands län. Angående vägföretaget *Undersåker—Välådalen* hade till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inkommit ansökan om statsbidrag.

Den totala längden av de ifrågasatta vägarna i Jämtlands län överstege enligt uppmätningar på karta endast obetydligt 200 km. Räknade man med

en anläggningskostnad av omkring 5 kronor för längdmeter, skulle den sammanlagda kostnaden för ifrågavarande vägar inom sistnämnda län komma att uppgå till omkring 1,000,000 kronor. Emellertid vore att erinra, att en del av de nämnda företagen syntes stå vid gränsen för utfartsvägar.

Enligt de sålunda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda beräkningarna uppginge de *sammanlagda totala kostnaderna* för anläggning av de av länsstyrelserna ifrågasatta vägarna till omkring 3,199,000 kronor, vilken summa, med hänsyn till de besparingar, som vid närmare undersökningar torde kunna göras, syntes kunna angivas till i runt tal 3,000,000 kronor.

Vägarnas
byggnads-
sätt.

Såsom ovan erinrats har riksdagen anfört, att vid planens utarbetande borde beaktas vikten av att de blivande väganläggningarna erhöles ett enkelt utförande, som svarade mot deras allmänna karaktär av förbindelseleder i glest befolkade trakter.

Länsstyrelsen
i Västerbottens
län.

Av de hörda länsstyrelserna har endast länsstyrelsen i Västerbottens län närmare ingått på frågan om den lämpliga vägtypen. Nämnda länsstyrelse erinrar i sitt yttrande den 7 januari 1925, att länsstyrelsen redan år 1919 framlagt förslag till anläggning av vissa huvudvägar inom länets lappmark och därvid avsett, att vägarna ifråga skulle byggas som landsvägar med en bredd av 4 à 4.5 meter. Länsstyrelsen anför härefter:

»Vid den tid, då länsstyrelsens skrivelse avläts, hade lagen om ödebygdsvägar av den 13 juni 1919 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 nödortfigt befriats från stubbar och större stenar och genom en ytlig dikning blivit mycket knappt torrlagd. Vägar av sådan beskaffenhet ansåg länsstyrelsen icke motsvara behovet av trafikleder på de sträckor, som i skrivelsen behandlades, och länsstyrelsen föreslog därför, att de skulle byggas som 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, vill länsstyrelsen i fråga om den vägtyp, som bör komma till användande vid byggande av de förbindelseleder, som i nedanstående framställning avses, frånträda sitt förslag av år 1919, att de skulle anläggas som landsvägar, och i stället förorda deras byggande såsom ödebygdsvägar. En numera bättre ordnad trafik efter de stora sjoarna möjliggör även 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. Det har nu häremot gjorts gällande, att vägar med liknande uppgift som de ifrågavarande borde byggas av högre typ — som vanliga eller enklare vägar — än ödebygdsvägar. De utgjorde huvudvägar till järnvägsstationer för den del av befolkningen, som bodde ej blott kring dem utan även vid det system av vägar, som kunde bliva till dessa huvudvägar anslutna. Såsom bevis för att dessa ej borde byggas som ödebygdsvägar hade anförts väganläggningen Tärna—Slussfors, en del av de ovannämnda vägförslagen Luspen—Tärna sockengräns och denna gräns—Tärna kyrkoby. Erfarenheten från denna väganläggning ansågs

adagalägga, att huvudvägarna längs de stora sjöarna ej borde byggas såsom ödebygdsvägar. — Gentemot detta kan emellertid framhållas, 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 ombestyrta dess transporterande förbi forsens, så har det varit en helt 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.»

I sitt senare utlåtande i ärendet yttrar samma länsstyrelse vidare följande:

»Det synes länsstyrelsen knappast överensstämman med god hushållning att nu nedlägga större kapital på dessa företag än vad som erfordras för att astadkomma vägar av ödebygdstyp. Länsstyrelsen vill dock framhålla, att klok förtänksamhet synes fordra vissa modifikationer i den nuvarande planläggningen av detta slags vägar. Sålunda torde det vara lämpligt att förlägga dikena på ett inbördes avstånd från varandra av minst fyra meter för att därmed underlätta en i framtiden möjligen behöfvlig breddning av vägen. För närvarande skola ödebygdsvägarna enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreskrifter planläggas till en bredd av två och en halv meter. Om än denna vägbredd stundom kan vara tillräcklig, så blir den dock enligt länsstyrelsens mening i de flesta fall väl knapp. Då jordmånens i allmänhet lösa beskaffenhet gör vägbanans kanter svaga, blir den effektiva vägbredden knappast två meter, vilket synes länsstyrelsen vara alltför litet. De nu ifrågavarande vägarna böra enligt länsstyrelsens mening byggas tre meter breda. Ett undantag från förslaget om vägarnas byggande som ödebygdsvägar bör göras för vägen från Vojmäns järnvägsstation till nedre ändan av Vojmsjön. Denna sträcka, ungefär fem kilometer, torde böra byggas för den tyngre trafik, som sommartid kan beräknas komma att föras fram från järnvägsstationen till hamnplats vid Vojmsjön. För att underlätta transporten till de övre bygderna bör det anordnas tilläggsplats för ångbåt, där vägen när Vojmsjön. Då i riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t framhållits, att de blivande väganläggningarna böra erhålla ett enkelt utförande, som svarar mot deras allmänna karaktär av förbindelseleder genom glest befolkade trakter, så synes denna riksdagens mening bäst motsvaras av ett förslag, vilket avser de nu ifrågakomna vägarnas byggande som ödebygdsvägar. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på de billiga väganläggningar, som utförts av statens kolonisationsnämnd och skogsstaten och vilka synas i många fall fullt motsvara de fordringar, som kunna ställas på en ödemarksväg. Enligt uppgift lära kostnaderna för dem, inberäknat grusning, belöpa sig till mellan tre och fyra kronor för längdmeter. De kunna trafikeras med medeltunga motorfordon.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalar beträffande den lämpliga vägtypen följande:

»Vidkommande den tekniska typ, enligt vilken de här ifrågavarande vägarna böra byggas, vill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till en början understryka vikten av att å desamma ej nedläggas större kostnader och kapital, än att dessa motsvaras av den nytta, som genom vägarnas anläggning förväntas för de härav berörda bygderna och för inlandsbanan samt att de viktigaste delarna av det planerade vägnätet kunna med tillgängliga resurser fullbordas inom rimlig tid. Å andra sidan får icke denna sparsamhet drivas så långt, att därigenom syftet med de nya kommunikationslederna förfelas, att den trafik, som å desamma kan bedrivas, bliver utan praktisk betydelse för bygdens utveckling samt att underhållet av desamma bliver för de väghåll-

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen

ningsskyldiga oskäligt betungande. Ett noggrant avvägande mellan dessa krav leder, enligt styrelsens uppfattning, till den vägtyp, enligt vilken de norrländska ödebygdsvägarna för närvarande utföras och som just torde motsvara minimitypen för av det allmänna underhållna och för lättare motortrafik avsedda vägar.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser alltså, att *vägarna böra utföras som de nuvarande ödebygdsvägarna*. Den av länsstyrelsen i Västerbottens län ifrågasatta ökningen av nu gällande tekniska fordringar, särskilt i fråga om vägbredden, har styrelsen funnit böra komma under övervägande först i sammanhang med den allmänna utredning angående ödebygdsvägarnas tekniska utförande, som styrelsen inom den närmaste tiden skulle överlämna till Kungl. Maj:t.

Arbetenas
organisation.

I samband med spørsmålet om vägtypen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen berört frågan om arbetsorganisationen vid företagen. Styrelsen har uttalat, att denna borde så anordnas, att byggnadskostnaderna i möjligaste mån begränsades; styrelsen ville dock understryka vikten av att icke för detta ändamål kravet på fullt sakkunnig och kompetent ledning efterattes. Arbetsledningen borde lämpligast ordnas så som numera vore fallet med samtliga övriga ödebygdsvägar, d. v. s. genom schaktmästare som direkta arbetsledare under tillsyn av vederbörande distriktsbefäl.

Frågan om
bidrag från
landsting
m. å.

Riksdagen har i sin förberörda skrivelse uttalat, att utarbetandet av den önskvärda planen för vägarbetena borde ske med särskilt hänsynstagande till möjligheterna att för ändamålet erhålla bidrag från väghållningsdistrikt eller landsting.

Länsstyrelsen i
Västerbottens
län.

En undersökning i detta avseende har verkställts endast av länsstyrelsen i Västerbottens län. Länsstyrelsen yttrar först beträffande möjligheten att erhålla bidrag från *landstinget* följande:

»Länsstyrelsen har hållit före att i frågans nuvarande läge, då så många spørsmål, vilka inverka på kostnaderna, ännu äro outredda, dessa möjligheter bättre undersökas genom en objektiv redogörelse för vederbörandes ekonomiska ställning än genom en till dem direkt riktad förfrågan. Vad då först möjligheten att erhålla bidrag från landstinget angår, så vill länsstyrelsen till att börja med vitsorda, att landstinget alltid ställt sig förstående till länsstyrelsens framställningar om bidrag till vägbyggnader såväl i länets fjälltrakter till sådana enklare anläggningar, vilka ej understödjas av staten, som ock till enskilda statsunderstödda utfartsvägar. Ehuru landstinget för sistnämnda ändamål endast behövt anvisa ett belopp av 4,500 kronor att utgå under 1925, har landstinget dock beviljat ett anslag av 10,000 kronor och har förut för samma ändamål anvisat tillhoppa 50,000 kronor. Landstinget har därjämte ställt till länsstyrelsens förfogande medel till avlönande av tvänne länsschaktmästare. Det torde av det sagda vara omisskännligt, att landstinget ådagalagt intresse för vägväsendet inom länet, men dess förmåga att bevilja ytterligare bidrag och till andra ändamål än de, som redan understödjas, torde kunna ifrågasättas. Landstingsskatten utgår nämligen nu med 2.75 kronor för 100 kronors inkomst — den näst högsta landstingsskatten i riket — och stora krav ställas på landstinget, framför allt för sjukvårdens tillgodo-seende, varför en minskning i utdebiteringen knappast torde kunna emotes, helst som skattekronornas antal i länet nedgått.»

I fråga om bidrag från vederbörande *väghållningsdistrikt* har länsstyrelsen i sitt yttrande den 7 januari 1925 anfört:

»För att klarlägga i vad mån denna väg, högre anslag från vägdistriktet, må kunna anses vara framkomlig, får länsstyrelsen lämna följande uppgifter rörande de av de nu omhandlade vägarna berörda väghållningsdistriktens finansiella ställning. Då dessa distrikt sammanfalla med socknarna, har länsstyrelsen hållit före, att några uppgifter angående även de senares ekonomi m. m. kunde bidraga till belysande av frågan om möjligheten att ålägga befolkningen större bördor för vägbyggnader.

Vilhelmina: Utdebitering per bevillningskrona för år 1925 9 kronor 75 öre; kommunens skuld den 31 december 1923 210,000 kronor; vägskatt för år 1925 65 öre per vägfyrek; väggassans skuld den 31 december 1923 257,881 kronor 3 öre.

Stensele: Utdebitering per bevillningskrona för år 1925 7 kronor; kommunens skuld den 31 december 1923 168,692 kronor 41 öre; vägskatt för år 1925 35 öre per vägfyrek; väggassans skuld den 31 december 1923 64,584 kronor 52 öre.

Sorsele: Utdebitering per bevillningskrona för år 1925 8 kronor 50 öre; kommunens skuld den 31 december 1923 93,904 kronor 35 öre; vägskatt för år 1925 50 öre per vägfyrek; väggassans skuld den 31 december 1924 62,162 kronor 10 öre.»

Länsstyrelsen yttrar vidare i denna fråga:

Härutöver vill länsstyrelsen ytterligare framhålla, att de nu ifrågasatta vägbyggnaderna icke äro de enda, vilkas utförande står på dagordningen, för att respektive väghållningsdistrikt skola få sina närmaste behov av vägar tillgodosedda. Inom Vilhelmina väghållningsdistrikt föreligga förslag till vägbyggnader dels redan av länsstyrelsen dömda, dels på dess prövning beroende till en sammanlagd kostnad av 1,037,200 kronor, inom Stensele väghållningsdistrikt för 261,600 kronor och inom Sorsele väghållningsdistrikt för 779,600 kronor. Även om utförandet av dessa vägarbeten utsträcker över en lång tid, såsom nödigt torde vara, så bliva de dock uppenbarligen av en så stor omfattning, att vägdistriktet svårligen kunna bära en hårdare påfrestning av sin skatteförmåga.»

De sålunda anförda omständigheterna hava föranlett länsstyrelsen i Västerbottens län att föreslå vägarnas byggande helt och hållet på statens bekostnad. Erforderlig mark borde likväl väghållningsdistriktet tillhandahålla, liksom virke. Sten till broar och trummor samt jord och grus borde lämnas utan ersättning. I likhet med vad som gällde för ödebygdsvägar borde underhållet övertagas av väghållningsdistriktet, sedan vägarna vunnit nödig fasthet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med anledning av vad länsstyrelsen i Västerbottens län sålunda anfört uttalat, att styrelsen icke kunde finna skäl tala för att de ifrågavarande vägarna, vilka åtminstone icke torde för de väghållningsskyldiga vara av mindre vikt och betydelse än övriga ödebygdsvägar, skulle utföras i annan ordning och enligt för de väghållningsskyldiga lindrigare bestämmelser än som eljest gällde. Företagen syntes böra igångsättas i den mån respektive länsstyrelser efter vederbörlig prövning funne sig böra därom utfärda åläggande och med det bidrag av i regel lägst 10 procent från de väghållningsskyldiga, som därvid befunnas skäligt.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Styrelsen yttrar härefter:

»Om sålunda enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag några förhandsbestämmelser nu ej böra träffas angående vilka företag, som skola givas särskild karaktär av tillfartsvägar till inlandsbanan och i vilken ordning dessa skola av statsverket bringas till utförande, så kvarstår även möjligheten att framdeles i mån av ytterligare erfarenhet och utredning ändra karaktären av de föreslagna vägarna såväl till utfartsvägar, i den mån detta kan vara befogat, som till vägar för tyngre trafik, om detta på någon enstaka punkt kan befinnas påkallat.»

Anslagets
beskaffenhet
och storlek.

Under angivna förhållanden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit den verkställda utredningen närmast hava fått till ändamål att belysa storleken av de *ökade anslag till ödebygdsvägar*, som kunde vara erforderliga för att behövliga utfartsvägar till inlandsbanan skulle inom rimlig tid komma till stånd.

Styrelsen anför därutinnan följande:

»Med i regel 10 % bidrag från de väghållningsskyldiga samt de ifrågasatta företagens genomförande på 10 år, skulle enligt det föregående erfordras ett årligt anslag från statsverket av c:a 270,000 kronor. Då emellertid, såsom erfarenheten redan visat, de av riksdagen i vanlig ordning beviljade anslagen till ödebygdsvägar i ej ringa utsträckning komma att även avse vägsträckor av betydelse för tillfarterna till inlandsbanan, så lär en årlig ökning å i runt tal 200,000 kronor säkerligen vara tillräcklig för att inom skälig tid bringa erforderliga tillfartsvägar till utförande. I enlighet härmed har även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett sig böra hemställa, att i riksstaten för budgetåret 1926—1927 reserveras ett belopp av 200,000 kronor för påbörjande av utfartsvägar till inlandsbanan från de väster om banan belägna bygderna, varav 150,000 kronor för Västerbottens län och 50,000 kronor för Jämtlands län. Det större beloppet har begärts för Västerbotten med hänsyn till de där förekommande långsträckta vägföretagen.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekar vidare, att det för styrelsens del icke vore i någon mån erforderligt att skilja det ifrågavarande anslaget till tillfartsvägar till inlandsbanan från det vanliga anslaget till ödebygdsvägar. Om emellertid tillkomsten av sådana ödebygdsvägar, vilka hade synnerlig betydelse för lappmarksbygdernas anslutning till inlandsbanan, ansåges böra kraftigare främjas genom att ett särskilt anslag för ändamålet uppfördes i riksstaten, så hade styrelsen givetvis intet att häremot erinra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med stöd av vad sålunda anförts hemställt, att för budgetåret 1926—1927 måtte äskas två reservationsanslag till förstärkning av anslaget till ödebygdsvägar med särskild betydelse såsom utfartsvägar till inlandsbanan, det ena för Västerbottens län å 150,000 kronor och det andra för Jämtlands län å 50,000 kronor.

Järnvägs-
styrelsen.

Till följd av remiss har järnvägsstyrelsen avgivit utlåtande i ärendet den 16 januari 1926. Styrelsen, som funne det vara av synnerlig vikt, att inlandsbanan kompletterades med ett vägnät, genom vilket de väster om banan belägna vidsträckta trakterna skulle komma i förbindelse med densamma, har förklarat sig icke hava något att erinra mot det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslaget. Järnvägsstyrelsen har därjämte såsom ett önskemål uttryckt, att, där ej särskilda omständigheter talade för ett

frågående av en sådan regel, vägar, som betjänade största befolkningstal inom sin rayon, först måtte komma till utförande.

Att här närmare utveckla de skäl, som kunna förebringas för ett särskilt statsingripande för åstadkommande av utfartsvägar till inlandsbanan, synes icke vara erforderligt, då det allenast vore ett upprepande av väl kända förhållanden. Jag tillåter mig allenast i korthet erinra om de uttalanden, som upprepade gånger gjorts i samband med utredningarna om järnvägsbyggnader i lappmarken angående vikten av att omkringliggande bygd genom väganläggningar sättes i förbindelse med järnvägen; om de åtgärder, som sedan år 1920 av statsmakterna vidtagits för åstadkommande på statens bekostnad av vägförbindelse mellan Tärna och Slussfors; samt slutligen om de uttalanden, som gjorts av motionärerna i ämnet vid nästlidet års riksdag och om vad riksdagen i anledning därav yttrat.

Departements-
chefen.

Då jag sålunda anser mig kunna utgå från, att särskilda åtgärder böra vidtagas i det av motionärerna angivna syftet, tillåter jag mig övergå till frågan om det lämpliga sättet för målets ernående och omfattningen av den hjälp, som bör från statens sida lämnas.

Slutresultatet av den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda undersökningen torde kunna sammanfattas sålunda:

De vägar, som i detta sammanhang ifrågasatts, borde utföras enligt de för ödebygdsvägarna nu tillämpade normerna; i fråga om statsbidragets storlek m. m. borde gälla samma bestämmelser som för övriga ödebygdsvägar; företagen borde igångsättas i den mån respektive länsstyrelser funne sig därom böra utfärda åläggande; anslagen för ändamålet borde närmast hava karaktären av förstärkningsanslag till det nu utgående anslaget till ödebygdsvägar; anslagens storlek borde tillmätas med tanke på genomförande under en tid av 10 år av de framkomna vägföretagen.

Någon plan för väganläggningarnas utförande och ordningen dem emellan utöver ett återgivande av den av respektive länsstyrelser gjorda uppräknigen av önskvärda eller tänkbara vägförbindelser har icke framlagts.

Vad först beträffar den *typ*, efter vilken de ifrågavarande tillfartsvägarna till inlandsbanan böra utföras, så torde det stora flertalet av dem böra byggas på ungefär samma sätt som de nuvarande ödebygdsvägarna. Det är emellertid tänkbart — och något sådant har ju också beträffande ett fall antytts — att vägen för att tåla den blivande trafiken måste åtminstone sträckvis, där ej lämpliga förbindelser sjöledes finnas, utföras efter en högre klass. Å andra sidan kan säkerligen på vissa håll ett enklare byggnadssätt än det för ödebygdsvägarna nu tillämpade komma att anses tillräckligt. Om än alltså de flesta nu ifrågasatta vägar böra hänföras till ödebygdsvägstypen, lär det vara olämpligt att redan från början för alla tillfartsvägar fastslå ett dylikt byggnadssätt.

I viss mån sammanhängande med frågan om vägtypen är spørsmålet om storleken av statsbidraget till anläggningskostnaderna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett, att statsbidraget borde i likhet med vad som

gäller för ödebygdsvägar i regel utgå med 90 procent. Länsstyrelsen i Västerbottens län har emellertid såsom sin uppfattning uttalat, att vägarna borde helt bekostas med statsmedel. Å andra sidan har beträffande vissa vägar i Jämtlands län antytts, att de syntes kunna hänföras till »utfartsvägar» d. v. s. med allenast ett mindre bidrag av stats- och landstingsmedel åstadkomna vägar av enskild natur. Även i fråga om den utsträckning, i vilken staten bör träda hjälpande emellan för dessa trafikleders tillkomst, kan därför lämpligheten av en från början fastslagen norm ifrågasättas.

Strävandena måste gå ut på att, med iakttagande av sparsamhet och enkelhet i utförandet samt med tillvaratagande och uppmuntran av ortsbefolkningens vilja till självhjälp i förevarande hänseende, för varje ifrågakommande fall skapa det slags vägförbindelse, som betingas av de befintliga och förutsebara trafikförhållandena. Dessa strävanden efter praktisk anpassning kunna emellertid i förevarande fall försvåras genom en direkt anknytning till viss eller vissa av de förefintliga, från varandra avgränsade väg- eller anslagstyperna. Det synes därför lämpligast att låta frågan om såväl vägtypen som statsbidragets storlek i varje särskilt fall bliva beroende på Kungl. Maj:ts prövning. Härigenom undvikes ock att statsbidrags beviljande skulle för olika företag av hithörande slag kunna ankomma på olika myndigheter, vilket bleve fallet, därest fördelningen av de ifrågasatta anslagsmedlen, såsom tänkbart vore, reglerades i enlighet med bestämmelserna om statsbidrag till ödebygdsvägar och utfartsvägar.

Beträffande den *ordning*, i vilken vägföretagen till inlandsbanan böra komma till utförande, kan med stöd av det hittills föreliggande materialet något uttalande näppeligen göras. För vinnande av önskvärd planmässighet och reda i detta avseende och på det att de medel, som kunna för ändamålet anvisas, måtte komma till största möjliga gagn, läser Kungl. Maj:t, innan företag igångsättas och medel disponeras i någon större utsträckning, låta upprätta en plan för arbetenas bedrivande inom samtliga de berörda länen. Till grund för denna böra läggas kompletterande utredningar rörande vägarnas sträckning och byggnadssätt, varjämte genom förhandlingar bör söka utrönas möjligheten att erhålla bidrag från landsting, väghållningsdistrikt och övriga intressenter. Planen, som givetvis måste uppgöras i intimt samarbete med vederbörande länsstyrelser, bör såväl avse den ordning, i vilken företagen sinsemellan böra utföras, som ock innefatta preliminära bestämmelser rörande typ och storleken av statsbidraget ävensom approximativa kostnadsberäkningar. Vid bestämmandet av ordningen mellan företagen bör givetvis särskild hänsyn tagas till det i varje fall föreliggande behovet av vägförbindelse men även till statens intresse att i största möjliga utsträckning leda trafik till inlandsbanan. I den mån de i planen upptagna vägföretagen kunna komma till utförande, böra fullständiga arbetsplaner upprättas samt planen kompletteras med mera detaljerade bestämmelser rörande sättet för företagens utförande, statsbidragets storlek och villkoren för deras uppbärande

m. m., vilka bestämmelser underställas Kungl. Maj:ts prövning i samband med fastställandet av arbetsplanerna.

Beträffande det framtida *underhållet* av ifrågavarande vägar läser det sätt, varpå varje väg tillkommit, bliva bestämmande. Har vägen byggts såsom enskild utfartsväg, således utan att hava av länsstyrelsen förklarats vara ödebygdsväg eller allmän väg, stannar givetvis underhållsskyldigheten på vederbörande intressenter. I intet fall synes underhållsskyldigheten beträffande de ifrågasatta vägarna böra stanna å statsverket i vidare mån än som föranledes av bestämmelserna i lagen om ödebygdsvägar.

Om än det för frågans allsidiga bedömande kunde varit önskvärt att redan nu äga tillgång till ytterligare utredningar, synas likväl tillräckliga skäl icke föreligga att uppskjuta äskandet av ett behöfligt första anslag för ifrågavarande ändamål. Det är nämligen — med hänsyn till såväl befolkningens som järnvägens intressen — av vikt, att byggandet av tillfartsvägar till inlandsbanan kan utan större dröjsmål påbörjas.

Med hänsyn till vad jag ovan anfört rörande olämpligheten av att binda de ifrågavarande tillfartsvägarna vid någon viss typ — vare sig i teknisk bemärkelse eller i fråga om statsbidragets storlek — synes det anslag, som må kunna för ändamålet beviljas, böra givas karaktären av ett fristående anslag utan sammanhang med övriga för vägbyggnader avsedda medel. Användningen av anslaget synes ej böra begränsas till allenast Jämtlands och Västerbottens län utan torde även böra avse Norrbottens län.

I detta sammanhang vill jag, med tanke på att vissa i det föregående omnämnda vägföretag anmälts till erhållande av bidrag från något av de redan förefintliga anslagen, påpeka möjligheten för vederbörande bidragsbeviljande myndighet eller intressenterna själva att i dylikt fall hos Kungl. Maj:t hemställa om bidrag till företaget från anslaget till tillfartsvägar; härigenom skulle vägföretaget kunna tidigare än eljest komma till utförande.

Vad anslagsbeloppet beträffar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom ovan nämnts äskat en summa av tillhoppa 200,000 kronor. I och för sig och med hänsyn till det vid den verkställda överslagsberäkningen hittills yppade sammanlagda medelsbehovet, 3,000,000 kronor, läser denna summa icke vara för högt tilltagen. Då definitiva planer föreligga blott till ett mindretal företag, torde emellertid för budgetåret 1926—1927 en nedsättning av det begärda beloppet till 150,000 kronor kunna ske. Huru stor del härav som bör avses för vart och ett av de ifrågakommande länen, kan icke nu avgöras; i varje fall torde dock huvudparten böra komma Västerbottens län tillgodo.

Med stöd av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län för budgetåret 1926—1927 anvisa ett *extra* reservationsanslag av..... kronor 150,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall och förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.