

Nr 96.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående framdragande över svenskt område av väg från Kveli i Norge över Skogen till Tunsjö, jämväl i Norge; 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.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena anför departementschefen, statsrådet Larsson:

Med skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 12 april 1923 överlämnade utrikesdepartementet utav härvarande norske minister ingivna handlingar, av vilka framgick, att man från norsk sida hade för avsikt att anlägga väg från Kveli över Skogen till Tunsjö med sådan sträckning, att en del av vägen komme att gå över svenskt område. I skrivelsen meddelades tillika, att bemälda minister på sin regerings befallning anhållit om utrikesdepartementets bemedling i syfte att fylkesmannen i Nord-Trøndelag fylke måtte beredas tillfälle att inleda förhandlingar

Bihang till riksdagens protokoll 1926. 1 saml. 79 häft. (Nr 96—97.) 277 26

med vederbörande svenske landshövding i och för undersökning och utstakning m. m. av den ifrågasatta vägen å svenskt område.

Beträffande den sålunda väckta frågan avgavs utlåtande, bland annat, av länsstyrelsen i Jämtlands län efter vederbörandes hörande. Länsstyrelsen erinrade i sitt yttrande, att den från norsk sida ifrågasatta vägen syntes för svenskt område komma att medföra någon fördel endast för Björkvattnets by, under det att för Frostvikens kommun i övrigt en planerad ödebygdsväg på norra sidan om Kvarnbergsvattnet vore det närmaste önskemålet. Från svensk sida syntes man därför böra intaga den ståndpunkten, att den från norsk sida föreslagna vägen väsentligen påkallades av ett norskt intresse och att ett avsevärt bidrag av svenska allmänna medel icke kunde påräknas. Det framginge även, att vägens förläggning till det svenska området för det norska vägväsendet och trafikanterna erbjöde betydande fördelar så väl i avseende å skyddat läge som väglängd.

Genom beslut den 6 juni 1924 bemyndigade Kungl. Maj:t landshövdingen i Jämtlands län att med fylkesmannen i Nord-Trøndelag fylke upptaga förhandlingar för undersökning och utredning m. m. av frågan om anläggning på svenskt område av en del av ifrågavarande norska väg från Kveli över Skogen till Tunsjö, dock utan rätt för landshövdingen att biträda något för Sverige bindande beslut.

Med skrivelse den 24 oktober 1925 har landshövdingen i Jämtlands län S. Linnér överlämnat ett av honom och fylkesmannen i Nord-Trøndelag fylke H. B. Guldahl undertecknat förslag till avtal angående framdragande av ifrågavarande väg över svenskt område, vilket förslag torde få såsom *bilaga A* fogas vid protokollet.

I sin skrivelse har Linnér meddelat, att han i anledning av ovan nämnda bemyndigande den 14 juli 1924 sammanträtt med Guldahl för att företaga omförmälda undersökning. Med biträde av distriktsingenjören, kaptenen Fr. Ploman och i närvaro av överingenjören vid norska vägväsendet Arne Korsbrekke hade Linnér besiktigt det område på svenskt territorium, över vilket vägens framdragande ifrågasattes. Sedermera hade Korsbrekke verkställt teknisk utredning angående väganläggningen med alternativa sträckningar dels över allenast norskt område, dels till en del över svenskt område.

Enligt det senare alternativet skulle vägen anläggas från Kveli i Norge över riksgränsen sydost om Portfjället och därifrån på en sträcka av 7,583 meter inom svenskt område samt därefter över riksgränsen nordost om Portfjället till Skogen i Norge. Sträckningen över svenskt område skulle bliva icke oväsentligt kortare, då riksgränsen här gör en skarp bukt åt väster. Beträffande förslaget detaljer torde få hänvisas till det av överingenjören Korsbrekke avgivna betänkandet, som finnes bilagt handlingarna i ärendet.

Ågaren till den mark å svenskt område, som skulle tagas i anspråk för väganläggningen, Ströms trävaruaktiebolag, har avgivit skriftlig för-

klaring, att bolaget icke har något att erinra mot den föreslagna vägens framdragande över bolagets mark utan någon ersättning för marken, men har bolaget förbehållit sig rätt till ersättning för all skog, som i följd av vägens framdragande kommer att skadas eller undanröjas.

Beträffande uppkommen fråga om behovet av särskild tullbevakning, för den händelse väganläggningen komme att utföras på svenskt område, har landshövdingen Linnér i sin ovan nämnda skrivelse uttalat, att, så länge förbindelse med det svenska vägnätet saknades, syntes någon anledning icke föreligga att anordna särskild tullbevakning i anledning av vägens tillkomst.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i yttrande den 4 november 1925 förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget till avtal samt har vidare anfört.

Yttranden.

Då enligt avtalsförslaget svenska staten berättigades att inlösa den del av vägföretaget, som fölle inom svenskt territorium, finge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela, att kostnaden för denna del enligt norske överingenjörens förslag uppginge till 17 kronor 46 öre per meter med broar samt 16 kronor 35 öre per meter utan broar, allt i norska kronor samt med en medelförtjänst av 1:25—1:40 kronor per timme. I svenskt mynt och efter svensk arbetsförtjänst torde dessa kostnader per meter väg motsvara i medeltal 13 respektive 12 kronor. Detta gällde även den anslutningsväg, som av norska vägväsendet planlagts för en blivande ödebygdsväg norr om Kvarnbergsvattnet; i händelse av denna ödebygdsvägs framdragande borde anslutningsarbetet utföras av svensk myndighet.

Angående svenska statsverkets kostnad för underhåll av vägen å svensk mark vore att erinra, att vägens årliga underhållskostnad syntes, enligt från ödebygdsvägarna vunnna erfarenhet, kunna beräknas till 25 öre per meter eller för hela vägen omkring 1,900 kronor. Enligt de uppgifter, som i det norska vägförslaget lämnats angående invånarantalet i respektive Tunsjö kapellsogn och Björkvattnet, skulle sålunda på svenska statsverket falla en årlig underhållskostnad av omkring 635 kronor.

Den ersättning, som ägaren av den mark, som erfordrades för vägens framdragande över svenskt område, Ströms trävaruaktiebolag, fordrat för eventuell skada eller undanröjande av större eller mindre skog ävensom ovan berörda underhållskostnad, som enligt mom. 4 i förslaget skulle påvila svenska statsverket, syntes lämpligen böra belasta anslaget å sjätte huvudtiteln till vägar och kommunikationer. Föreskrift syntes i avtalet böra meddelas, att utdrag ur räkenskaperna för vägens underhåll årligen skulle tillställas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för granskning av den på svenska statsverket fallande anparten.

Chefen för generalstaben har i yttrande den 23 december 1925 förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget.

Generaltullstyrelsen, som anbefallts avgiva utlåtande i ärendet, har infor drat yttrande från chefen för tredje gränsbevakningsdistriktet, vilken i anledning härav anfört bland annat:

»Av gammalt går en vinterväg från byarna norr om den stora sjön Kvarnbergsvattnet över nämnda sjö förbi byn Björkvattnet ned till Kveli i Norge.

Trafiken å denna väg har mer än en gång förorsakat bekymmer, då den i posteringen Vågen på norra sidan av Kvarnbergsvattnet stationerade gränsuppsyningsmannen till följd av sina övriga bevakningsuppgifter ej i önskvärd utsträckning kunnat hålla uppsikt över densamma. Efter anläggning av väg från Kveli in på svenskt område helt nära förbi byn Björkvattnet, varigenom de största besvärigheterna vid nämnda vintertrafikled undanröjas, kan man med säkerhet räkna med en i hög grad ökad trafik till och från Norge ej endast från den närbelägna byn Björkvattnet och byarna vid Kvarnbergsvattnet utan möjligen även från avlägsnare byar. Jag kan därför ej biträda länsstyrelsens i Östersund uppfattning, sådan denna kommit till uttryck i handlingarna bifogad skrivelse, att ökad tullbevakning ej torde erfordras, då den föreslagna vägen ej stode i förbindelse med det svenska vägnätet. Med sin föreslagna sträckning parallellt med gränsen håller jag i stället före, att vägen blir en särdeles lämplig utgångspunkt för olovlig varuinförsel via Björkvattnet och Kvarnbergsvattnet, om ej bevakning anordnas.»

För egen del har generaltullstyrelsen anfört:

Landshövdingen i Jämtlands län hade såsom sin uppfattning uttalat, att någon anledning icke syntes föreligga att på grund av vägens framdragande över svenskt område anordna särskild tullbevakning, så länge förbindelse mellan denna väg och det svenska vägnätet sänkades. Chefen för tredje gränsbevakningsdistriktet hade emellertid givit uttryck åt en motsatt mening; och då dessa skäl måste anses giltiga, syntes styrelsen, därest vägen leddes över svenskt område, icke kunna underlåta att anordna den ifrågasatta bevakningsförstärkningen, något som givetvis komme att ådraga tullverket särskild kostnad dels för avlöning av den bevakningstjänsteman, som syntes böra posteras i byn Björkvattnet, dels tilläventyrs jämväl för anskaffande av bostad åt nämnda tjänsteman. Då likväl vägen syntes bliva till gagn även för den svenska befolkningen i trakten samt det vidare syntes vara ställt i utsikt, att den inom Sverige liggande vägdelen skulle i en framtid kunna övertagas av svenska staten, torde nyssnämnda förhållande knappast kunna anses utgöra hinder för den ifrågasatta överenskommelsen.

Enligt punkt 5:o) av förslaget till överenskommelse skulle från svensk sida icke av norsk undersäte samt från norsk sida icke av svensk undersäte fordras tull, automobilskatt eller annan avgift på grund av färd å vägen inom svenskt område, så länge vägen nyttjades av det norska vägväsendet.

Vad först tullavgifter beträffade, förutsatte generaltullstyrelsen, att nämnda punkt finge anses innebära, att befrielse från dylika avgifter inom Sverige skulle tillgodokomma norsk undersäte endast i sådana fall, då tullpliktig vara av honom fördes från Norge över den inom Sverige belägna delen av vägen tillbaka till Norge, men däremot icke — i vidare mån än som enligt § 5 tulltaxeförordningen vore medgivet — då exempelvis av en i Sverige bosatt norsk undersäte tullpliktig vara, med begagnande av någon del av vägsträckan inom Sverige, infördes från Norge till Sverige för att där kvarstanna. I sådana fall, som ovan först avsåges, hade generaltullstyrelsen medgivit tullfri genomförelse av varor från Norge, varvid bestämmelserna i kungörelsen angående varuförelsen landvägen mellan Sverige och Norge den 28 maj 1897 (nr 48) i tillämpliga delar förklarats skola lända till efterrättelse. Ett generellt dylikt medgivande beträffande tullfri genomförelse av varor å ifrågavarande väg skulle givetvis kunna lämnas av styrelsen. Det syntes dock vara att föredraga, att en direkt föreskrift om tullfrihet vid ifrågavarande trafik meddelades av Kungl. Maj:t, enär i sådant fall befrielse från det omständliga och för en dylik trafik i hög grad hinderliga förpassningsförfarandet

enligt nyssnämnda kungörelse skulle kunna vinnas. Att medgiva en sådan befrielse syntes nämligen icke ligga inom styrelsens befogenhet.

Vad sålunda sagts om tullavgifter i allmänhet torde även böra gälla såväl beträffande tullavgift för utländsk automobil, som framfördes från Norge över ifrågavarande vägsträcka tillbaka till Norge, som beträffande vissa avgifter, vilka i sammanhang med tull uppbures av tullverket (sockerskatt, bensinskatt).

Huruvida den inom Sverige fallande vägsträckan nyttjades av norska vägväsendet eller tilläventyrs bleve övertagen av svenska staten, syntes i fråga om befrielse från tull och nyssberörda avgifter böra vara utan betydelse.

Vad därefter anginge befrielse från automobilskatt enligt förordningen den 26 januari 1923 (nr 11) ansåge sig generaltullstyrelsen icke hava anledning att närmare ingå på denna fråga men ville framhålla behovet av en uttrycklig föreskrift om sådan befrielse, därest den ansåges böra medgivas. Bestämmelserna i 8 § av förordningen den 27 juni 1924 (nr 264) angående ändring i nyssberörda förordning av den 26 januari 1923 (nr 11) syntes nämligen icke vara tillräckliga för medgivande av skattefrihet, då dessa bestämmelser icke väl passade in på den vägsträcka, varom nu vore fråga, samt för övrigt skattefrihet enligt nämnda paragraf icke tillkomme alla slag av från Norge inkommande automobiler.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i förnyat utlåtande den 25 januari 1926 förklarat sig icke hava något att erinra mot vad generaltullstyrelsen yttrat och har vidare anfört:

Vad den ifrågasatta befrielsen från erläggande av automobilskatt anginge, så avsåge denna för norska automobiler en viss i förordningen den 26 januari 1923 med däri gjord ändring den 27 juni 1924 bestämd avgift för automobil, beräknad för dag. Då förordningens tillämpning sålunda dels skulle nödvändiggöra kontroll med uppbörd för passerande automobiler, dels även medföra, att hel avgift skulle utkrävas för en färd över svenskt territorium på enbart cirka 15 minuter, så syntes en dylik anordning olämplig och obillig samt skulle dessutom förutsätta, att vägen bleve vederbörligen underhållen genom svensk försorg. Förslaget att i stället låta norska vägväsendet direkt svara för vägens underhåll, med visst bidrag för den beräknliga svenska trafiken, syntes lämpligt och enkelt.

Då automobilskatten vore att betrakta såsom en vägsplitningsersättning skulle enligt styrelsens mening krävandet av automobilskatt för norska automobiler under dessa förhållanden utgöra en dubbel och sålunda oskäligen beskattning. Styrelsen hemställde, att den föreslagna överenskommelsen måtte godkännas.

I skrivelse den 29 nästlidne januari har härvarande norske minister meddelat, att det norska departementet för allmänna arbeten lämnat ifrågavarande förslag till avtal utan erinran, och har bemälda minister hemställt om åvägbringande av överenskommelse i enlighet med förslaget.

Av utredningen i ärendet framgår, att framdragandet av ifrågavarande väg, som är avsedd till utfartsväg för Tunsjö kapellförsamling i Norge, i den föreslagna sträckningen över svenskt område skulle för det norska vägväsendet medföra avsevärd besparing i anläggnings- och underhållskostnader för vägen. Valet av detta alternativ skulle även medföra beaktansvärda för-

*Departements-
chefen.*

delar för den svenska gränsbefolkningen, särskilt invånarna i Björkvattnets by, vilka år 1923 utgjorde 126 personer och som för närvarande äro illa lottade i fråga om vägförbindelser. Man synes därför, även om ifrågavarande väganläggning i främsta rummet är ett norskt intresse, från svensk sida kunna lämna sin medverkan till vägens tillkomst, därest detta icke visar sig förenat med någon avsevärdare uppoffring.

I det föreliggande förslaget till avtal föreslås skyldighet för svenska staten att förvärva den för vägens framdragande över svenskt område erforderliga marken och att till norska staten utan ersättning upplåta rätt att därå anlägga och nyttja allmän väg. Med hänsyn till vederbörande markägares utfästelse komme uppfyllandet av nyssnämnda villkor icke att föranleda annan utgift för kronan än ersättning till markägaren för skog, som skadas eller bortgugges vid vägens framdragande, vilken ersättning förväntas bliva jämförelsevis obetydlig. Enligt avtalet skulle svenska undersåtar äga rätt att begagna vägen. Dess underhåll sommar och vinter skulle ombesörjas av det norska vägväsendet, men skulle svenska statsverket deltaga i underhållskostnaden i samma proportion som byn Björkvattnets invånarantal stode till Tunsjö kapellförsamlings invånarantal. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uppskattat Sveriges andel i den årliga underhållskostnaden till omkring 635 kronor. I avtalsförslaget har vidare stadgats rätt för svenska staten att viss tid efter uppsägning övertaga väganläggningen mot ersättande av dess värde vid tiden för övertagandet. Efter sådant övertagande skulle dock norska undersåtar äga rätt att begagna vägen mot den ersättning, varom överenskommelse kunde träffas mellan de båda rikena. Slutligen upptager förslaget vissa lättnader för de vägfarande i fråga om tull, automobilskatt och andra avgifter vid passerandet av den del av vägen, som skulle komma att ligga å svenskt område.

De förpliktelser, som sålunda enligt avtalsförslaget skulle komma att åvila svenska staten, synas mig icke vara av den betydighet, att av sådan anledning hinder bör anses föreligga att tillmötesgå förevarande, från norsk sida framställda önskemål. Vid bedömandet av de ekonomiska konsekvenserna för statsverket torde man, på sätt generaltullstyrelsen anfört, även böra räkna med en ökning av gränsbevakningen, men synes detta förhållande icke böra tillmätas avgörande betydelse, helst behov härav redan nu torde hava gjort sig gällande. Jag anser alltså, att från svensk sida hinder icke bör resas mot en överenskommelse i huvudsaklig överensstämmelse med oförmällda förslag. Vid avtalets slutliga utformande torde dock vissa jämkningar i de föreslagna villkoren visa sig erforderliga. De enligt förslaget ifrågasatta lättnaderna för de vägfarande i fråga om tull och andra avgifter torde, på sätt de hörda myndigheterna närmare utvecklat, kunna åvägabringas i administrativ väg. Med hänsyn till de förpliktelser, som enligt det ifrågasatta avtalet skulle komma att åligga svenska staten, synes emellertid frågan om avtalets godkännande böra underställas riksdagen. Avtalet synes icke komma att medföra behov av särskilt anslag, då däri förutsatta utgifter för vägunderhåll och gottgörelse åt vederbörande markägare torde kunna bestridas från anslaget till vägar och kommunikationer.

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

att avtal i huvudsaklig överensstämmelse med oförmälda förslag må träffas med norska staten om framdragande över svenskt område av väg från Kveli över Skogen till Tunsjö.

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.

Bilaga A.

Enligt uppdrag av vederbörande regeringar hava undertecknade upptagit förhandlingar för undersökning och utredning av en från norsk sida väckt fråga om anläggning på svenskt område av en del av norska vägen från Kveli över Skogen till Tunsjö. Sedan vi verkställt besiktning av det svenska område, där vägens framdragande ifrågasattes, samt genom norska vägväsendets försorg teknisk undersökning av vägförslaget med alternativ så väl över allenast norskt område som med en del av sträckningen över svenskt område blivit utförd, hava vi efter ytterligare underhandlingar enats om att framlägga följande förslag för respektive regeringar.

1:o) Den mark, som för vägens framdragande över svenskt område i huvudsaklig överensstämmelse med sistnämnda alternativ kommer att erfordras, förvärfvas av svenska staten. Svenska staten upplåter till norska staten utan ersättning rätt att å den sålunda förvärfvade marken anlägga och nyttja allmän väg av beskaffenhet som avses i samma alternativ.

2:o) Svenska staten äger rätt att viss tid efter uppsägning förvärva väganläggningen mot ersättning för anläggningen i det skick, vari densamma vid övertagandet befinner sig, och efter vanliga enhetspriser vid samma tid. Ersättningsbeloppet bestämmes genom uppskattning av två sakkunniga, en från vardera riket, vilka utses av vardera rikets högsta centrala myndighet inom vägväsendet.

Efter det anläggningen övertagits av svenska staten, skola norska undersåtar äga rätt att begagna vägen mot den ersättning för begagnandet, varom överenskommelse träffas mellan de båda rikena.

3:o) Intill dess vägen övertagits av svenska staten, äga svenska undersåtar rätt att begagna densamma utan annan ersättning från svensk sida än i punkt 4:o) sägs.

4:o) Intill samma tidpunkt ombesörjes och bekostas sommar- och vintervägunderhållet å vägen av det norska vägväsendet mot årlig ersättning från svenska statsverket för så stor andel av underhållskostnaden som byn Björkvattnets invånarantal vid nästföregående kalenderårs slut utgör i förhållande till Tunsjö kapellförsamlings invånarantal vid samma årsskifte. Skulle denna fördelningsgrund visa sig uppenbart otillfredsställande, må ändring påkallas.

5:o) Från svensk sida skall icke av norsk undersåte samt från norsk sida icke av svensk undersåte fordras tull, automobilskatt eller annan avgift på grund av färd å vägen inom det svenska området, så länge vägen nyttjas av det norska vägväsendet.

6:o) Under samma tid skola de norska bestämmelserna angående trafik å allmänna vägar genom vederbörande svenska myndighets försorg kungöras till efterrättelse med avseende å vägsträckningen inom svenskt område.

7:o) Därest särskild polisbevakning under arbetet med anläggningen av vägen över svenskt område skulle visa sig erforderlig, ersättas kostnaderna därför till svenska staten av norska staten.

8:o) Därest fråga skulle uppkomma om utsträckning av en svensk ödebygdsväg norr om Kvarnbergsvattnet till anknötning med vägen Kveli—Skogen, skall norska staten medgiva en sådan anläggning på enahanda villkor som här ovan föreslagits.

Östersund den 24 oktober 1925.

H. B. Guldahl.

S. Linnér.