

Nr 144.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1926 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan.

(4:e avd.)

I den till riksdagen den 7 januari 1926 avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov 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.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 5 februari 1926 avlåten proposition, nr 123, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att för anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län för budgetåret 1926—1927 anvisa ett extra reservationsanslag av 150,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I två vid 1925 års riksdag väckta motioner hemställdes, att riksdagen måtte för budgetåret 1925—1926 anvisa medel för påbörjande av utfartsvägar 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 definitiv 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 vänster om bana belägna bygderna, samt för riksdagen framlägga det för-

slag 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.

Enligt de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda beräkningarna uppgå 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, enligt styrelsens mening syntes kunna angivas till i runt tal 3,000,000 kronor.

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 vägnas 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 väghållningsskyldiga 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 minitypen 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.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har 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.

Departementschefen har, under erinran att någon plan för väganläggningarnas utförande och ordningen dem emellan utöver ett återgivande av den av respektive länsstyrelser gjorda uppräknigen av önskvärda eller tänkbara vägförbindelser icke framlagts, anfört bland annat följande:

»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 ödebygdsvägtypen, lärer det vara olmpligt att redan från början för alla tillfartsvägar fastslå ett dylikt byggnadssätt.

I viss mån sammanhängande med frågan om vägtypen är spörsmålet 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 åstadkomma vägar av enskild natur. Även i fråga om den utsträckning, i vilken staten bör träda hjälpende 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 försväras 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, lärer 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 vägarans 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, statsbidragens 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 ifrågakvarande 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 ifrågakvarande 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 ifrågakvarande 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 väggbyggnader avsedda medel. Användningen av anslaget synes ej böra begränsas till allenast Jämtlands och Västerbottens län utan torde även böra avse Norrbottens län.»

*Utskottets
yttrande.*

Genom anläggning av de vägar västerifrån till Inlandsbanan, varom här är fråga, skulle åstadkommas en såsom önskvärd ansedd komplettering av vägnätet väster om nämnda bana. Men bortsett från detta deras speciella syfte äro ifrågakvarande anläggningar till sin allmänna karaktär så gott som undantagslöst att hänföra till s. k. ödebygdsvägar, d. v. s. förbindelseleder som till gagn för odling och bebyggelse framdragas genom skogsbygder och andra glest befolkade trakter. På sätt i allmänhet gäller för anläggningar av ödebygdsvägars typ, böra de alltså utföras på enklaste sätt och utan alltför högt ställda tekniska fordringar i avseende å vägbredd, lutningsförhållanden, vägbansans hårdgöring m. m.

I betraktande av angivna omständigheter måste utskottet — i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — finna det mindre nödigt att för tillgodoseende av nu avsedda speciella syfte ytterligare en ny vägtyp införas. Det kraftigare främjandet av tillkomsten av sådana ödebygdsvägar, som äro av betydelse för lappmarksbygdernas anslutning till inlands-

banan, torde till fyllest kunna åstadkommas genom att det allmänna anslaget till ödebygdsvägar under ett antal år framåt förstärkes med ett lämpligt avvägt anslag, avsett att tjäna ifrågavarande särskilda ändamål. Härigenom kunde den såsom önskvärd ansedda förstärkningen av vägnätet kring inlandsbanan påskyndas, i det för detta ändamål komme att stå till förfogande — förutom i viss utsträckning alltjämt det allmänna ödebygdssanslaget — ifrågavarande i särskild ordning beviljade förstärkningsanslag.

Erinras må, att de fastställda normerna för ödebygdsvägsanslagets användning äro så så allmänt avfattade, att de möjliggöra anpassning efter skiftande ortsförhållanden och olikartade trafikbehov m. m. Likaledes lämnas möjlighet till vederbörligt hänsynstagande till den svaga ekonomiska bärkraften hos ortens befolkning och svårigheten att påräkna några större bidrag från väghållningsdistrikt eller landsting. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan sålunda bevilja statsunderstöd till nio tiondelar av beräknad anläggningskostnad, varjämte efter medgivande av Kungl. Maj:t understöd från anslaget i än större utsträckning kan lämnas.

Med avseende å användningen och fördelningen av de anslag, som för ändamålet kunna komma att anvisas, torde alltså enligt utskottets mening böra gälla de allmänna normer, som fastställts för ödebygdsvägarna. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antytt, bör detta emellertid icke utesluta, att i enstaka fall vissa eftergifter göras i dessa normer, så att exempelvis den blivande väganläggningen antingen kan närma sig utfartsvägs typ eller och på viss sträcka anläggas såsom väg, avsedd för tyngre trafik.

För vinnande av önskvärd planmässighet vid ifrågavarande tillfartsvägars anläggning och på det att ordningen mellan de olika företagen må kunna fastställas är dock — såsom ock av departementschefen framhållits — önskligt att, i samarbete med vederbörande länsstyrelser, upprättas en plan för arbetenas bedrivande inom de olika länen, innefattande approximativa kostnadsberäkningar. På sätt av sistlidne års riksdag betonades, torde vid denna plans utarbetande böra beaktas vikten av att de blivande väganläggningarna erhålla ett enkelt utförande, som svarar mot deras allmänna karaktär av förbindelseleder genom glest befolkade trakter, samt att i övrigt sådana organisatoriska anordningar träffas, att byggnadskostnaderna i möjligaste mån kunna begränsas.

Då emellertid behovet av anslag för ifrågavarande ändamål framstår som synnerligen behjärtansvärt, vill utskottet tillstyrka, att, i avvaktan på utarbetandet av ifrågavarande plan för anläggningarna, redan för nästkommande budgetår anslag för ändamålet ställes till förfogande med det av Kungl. Maj:t äskade beloppet 150,000 kronor, avsett för påbörjande efter Kungl. Maj:ts bestämmande av de anläggningar, vilkas tillkomst i första hand anses önskvärd. I vilken ordning fortsatt anslag framdeles må beviljas och i vad omfattning statsbidrag till de olika företagen må ifrågakomma, lärer komma att bero på den plan, som i detta avseende framlägges.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må för anläggning av *ödebygdsvägar, avsedda att tjäna som tillfartsvägar västerifrån till inlandsbanan* inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län, för budgetåret 1926—1927 under sjätte huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 150,000 kronor.

Stockholm den 17 maj 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, Oscar Olsson, J. L. Widell, C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *J. Nilsson* i Malmö, *O. Bergqvist, E. J. G. Rosén, E. A. Hallin, J. G. Walles, C. J. G. Swartz* och *G. Kobb*;
från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *K. V. Rydén, A. Wiklund, C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å. Törnkvist* i Karlskrona, *E. Kristensson* i Göteborg och *J. Jönsson* i Revinge.
