

Nr 146.

Av herr **Sandström m. fl.**, om bidrag till ett vägföretag inom Tåsjö socken.

Sedan länsstyrelsen i Västernorrlands län uti en den 30 augusti 1929 avlåten underdånig framställning hemställt, att en i vederbörlig ordning undersökt och planerad väg från Järvnäsets by på Tåsjöns södra sida över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmänna vägen utmed samma sjös norra sida vid Norrby, allt i Tåsjö socken och Ramsle tingslags väghållningsdistrikt av Västernorrlands län, måtte genom statens försorg utföras såsom tillfartsväg till inlandsbanan och således med anlitande av medel, som av riksdagen ställts till förfogande för byggande av dylika tillfartsvägar, har Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen till årets riksdag med vitsordande av den gjorda framställningens berättigande likväl ej funnit anledning förordna bifall till densamma.

Med anledning härav och då den väganläggning, varom här är fråga, ostridigt är att betrakta såsom tillfartsväg till inlandsbanan, tillåta vi oss härmed vördsamt anhålla, att riksdagen prövade skäligt medgiva väganläggningens utförande med anlitande av för dylika vägar anvisade bidrag av statsmedel.

Av utredningen i ärendet framgår att den ifrågavarande vägen skulle bliva till största nytta för den befolkning och den ort, densamma komme att beröra. Det har samtidigt vitsordats, att större delen av befolkningen i trakten, som för närvarande saknar vägförbindelse, först genom den ifrågasatta väganläggningens utförande skulle komma i åtnjutande av de förmåner i olika aveenden, som med inlandsbanans tillkomst beräknats och förutsetts.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i avgivet utlåtande framhållit, att Västernorrlands län hittills ej varit delaktigt i anslaget till byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan, finner detta beroende av att vid anslagets tillkomst behov därav för länets vidkommande ej ansetts föreligga. Vid sådant förhållande och då numera dylikt behov uppkommit, finna vi det synnerligen påkallat att nämnda behov tillgodoses. Vi finna detta så mycket mera angeläget som kungl. styrelsen i samma utlåtande vitsordat det föreliggande behovet och jämväl ansett, att vägföretaget i fråga vore av beskaffenhet att hänföras till det ändamål, som avsåges med det särskilda anslaget. På grund härav och med hänsyn till de skäl, som i ärendet anförts, tillstyrker kungl. styrelsen, att vägen måtte

komma till utförande såsom tillfartsväg till inlandsbanan. Emellertid har kungl. styrelsen funnit det för väganläggningen ifrågasatta årliga beloppet för närvarande böra begränsas till 50,000 kronor, vilken summa dock ansetts nödvändig för arbetets ändamålsenliga bedrivande.

I anledning härav hava vi funnit oss böra inskränka vårt yrkande beträffande anslaget storlek till vad sålunda föreslagits.

Till ytterligare stöd för vår hemställan om riksdagens bifall till den föreliggande framställningen tillåta vi oss framhålla de betydande uppoffringar för vägväsendets inom länets ändamålsenliga utveckling, som länsbefolkningen alltsedan år 1878 åtagit sig genom landstingets bidrag med en sjättedel av kostnaden för samtliga nyanläggningar och vägförbättringar m. m. Utgifterna härför, som intill utgången av år 1928 uppgått till i det allra närmaste 3,000,000 kronor, hava genom beslut vid 1929 års landsting för vart och ett av åren 1930—1939 begränsats till 300,000 kronor. Visserligen äro dessa utgifter för landstingets vidkommande helt och hållet av frivillig natur, men har landstinget, som funnit vägnätets utbredning vara ett för länets utveckling oundvikligt behov, ansett sig böra genom deltagande i kostnaden för vägväsendets utveckling främja och stödja länsbefolkningens intressen. Det oaktat föreliggande allt fortfarande stora medelsbehov för vägväsendets i länets utbyggnad. En nyligen på landstingets föranstaltande verkställd utredning rörande detta behov visar följande resultat:

	Företag, som äro planerade och önskvärda	Företag, under prövning hos olika myndigheter	Företag, som äro dömda och utslag lagakraftvunna	Företag, till vilkas utförande ansökning gjorts	Företag, till vilkas påbörjande anslag beviljats; resterande kostnad	Summa Kronor
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kronor
Förbättring av landsvägar och bygdevägar, vartill anslag utgår av automobilskattemedel	7,430,400	6,268,250	928,450	4,610,150	2,288,550	21,525,800
Byggande av landsvägar och bygdevägar, vartill anslag utgår ur allmänna vägfonden	2,941,800	4,538,320	1,484,650	2,806,400	633,300	12,404,470
Byggande av enklare bygdevägar, vartill anslag utgår ur fonden för enklare vägar	407,800	2,806,175	1,518,600	724,370	475,450	5,932,395
Byggande av ödebygdevägar, vartill anslag utgår ur fonden för ödebygdevägar	—	447,800	361,700	—	34,000	843,500
Tillfartsvägar till inlandsbanan	—	495,100	—	—	—	495,100
Summa Kronor	10,780,000	14,555,645	4,293,400	8,140,920	3,431,300	41,201,265

I samma utredning framhålles, att utdebiteringen per vägfyrc i de vägfattigaste trakterna av länet uppgår till 45—50 öre.

Med anledning av vad sålunda anförts och med åberopande av innehållet uti härjämte fogade bilagor tillåta vi oss hysa grundad förhoppning, att riksdagen skall finna förevarande framställning vara med rättvisa och billighet förenad, och få vi alltså hemställa,

att riksdagen med förklaring att hinder ej möter för delaktighet i anslaget för byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan för dylika tillfartsvägar inom Västernorrlands län måtte för beredande av bidrag till det ifrågasatta vägföretaget inom Tåsjö socken höja det för budgetåret 1930/1931 begärda extra reservationsanslaget från 325,000 till 375,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1930.

Nils V. Sandström.

C. O. Johansson,
Solletteå.

P. J. Edberg.

Per Rudén.

Ernst Berg.

Verner Hedlund,
Östersund.

P. Bergström
i Bäckland.

Gerh. Strindlund.

Bilaga.

Till Konungen.

Enligt vederbörligt förordnande har t. f. distriktschefen i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet överstelöjtnanten Algot Lundström verkställt undersökning samt upprättat plan och kostnadsförslag för anläggning av väg på södra sidan av Tåsjön från Järvnäset över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmänna vägen på norra sidan av Tåsjön vid Norrby, allt i Tåsjö socken, Ramsele tingslags väghållningsdistrikt. Den ifrågasatta vägen anknyter i Järvnäset till den nya bygdevägen, som är utförd från allmänna vägen Hoting—Norrby på norra sidan av Tåsjön över Lövvik till Järvnäset.

På sätt framgår av den föreliggande vägplanen, vilken varit föremål för granskning av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har vägen med en längd av 28,380 meter, en bredd av 3.5 meter och brantaste lutning 75 promille beräknats draga en kostnad av 511,100 kronor med och 495,100 kronor utan jordlösen.

Vid vägstämma den 29 juli 1929 hava de väghållningsskyldige i Ramsele tingslags väghållningsdistrikt, då den föreslagna vägen vore nödig och

och nyttig samt vore att betrakta såsom tillfartsväg västerifrån till inlandsbanan och fördensskull borde komma till utförande genom statens försorg i den ordning, som vore för ödebygdevägar bestämd, *enhälligt* beslutat förbinda sig *dels* att tillhandahålla för vägföretaget erforderlig mark och sådana byggnadsämnen, som ej bekostas av staten, *dels* ock att av väghållningsdistriktets vägkassa bidraga i kostnaderna för vägens byggande med ett belopp, motsvarande sexton procent av samma kostnader. I det föreliggande ärendet hava därefter landsfiskalen i Tåsjö distrikt och överstelöjtnanten Algot Lundström avgivit yttranden, och är det länsstyrelsens avsikt att omedelbart efter det de väghållningsskyldiges omförmälda beslut vunnit laga kraft meddela vederbörligt utslag angående vägföretagets utförande.

Då på grund av vad sålunda förekommit rörande den ifrågasatta vägen, vilken föreslagits att utföras såsom enkel bygdeväg, och då jämväl länsstyrelsen hyser den uppfattningen, att vägen är synnerligen nödig och nyttig — befolkningen på södra sidan om Tåsjön norr om Järvnäset saknar för närvarande vägförbindelse och måste för att komma fram till allmän väg först passera över Tåsjö — ävensom att densamma bör betraktas såsom tillfartsväg till inlandsbanan, får länsstyrelsen i underdanighet hemställa att medel för vägens utförande måtte snarast möjligt anvisas från anslag, vilka kunna varda av riksdagen beviljade för byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan ävensom att åtgärder måtte vidtagas för vägens snara utförande genom statens försorg.

Till stöd för denna begäran vill länsstyrelsen ytterligare anföra följande. Enligt bifogade avskrift av utav överstelöjtnanten Lundström den 10 innevarande augusti upprättad översikt över länets behov av nybyggnad och förbättring av vägar och broar, vilken specificerat upptager de särskilda nybyggnads- och förbättringsföretagen, uppgår den sammanlagda kostnaden för de däri upptagna företagen till den avsevärda summan av 41,201,265 kronor, därav för enkla bygdevägar 5,932,395 kronor och för ödebygdevägar 843,500 kronor. I de angivna summorna för byggande av enkla bygdevägar och för byggande av ödebygdevägar har emellertid icke inräknats kostnaden för vägen Järvnäset—Norrby. Därest erforderliga bidrag för jämväl denna vägs utförande skola utgå från anslaget till enkla bygdevägar eller från anslaget till ödebygdevägar, synes med hänsyn till föreliggande synnerligen stora behov inom länet av vägar av berörda slag och de belopp av statsmedel, som kunna beräknas bliva länet tilldelade under de närmaste åren för byggande av sådana vägar, anläggningen och färdigställandet av vägen i fråga icke kunna påräknas ägarum förrän i en långt avlägsen framtid. Vägens snara utförande är emellertid av stor betydelse. Med hänsyn härtill och då vägen otvivelaktigt är ägnad att tillföra inlandsbanan en icke ringa trafik och sålunda enligt länsstyrelsens förmenande med fullt skäl kan och bör betraktas såsom tillfartsväg till inlandsbanan, synas fullgiltiga skäl föreligga för att erforderliga medel för vägens utförande bliva anvisade från anslag för byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan. I detta sammanhang må det jämväl förtjäna framhållas, att länet hittills icke i någon mån blivit delaktigt av utav riksdagen för angivna ändamål beviljade anslag, varför det synes vara med rättvisa överensstämmande, att sådan delaktighet nu medgives länet för det förevarande vägföretaget. Härutöver vill länsstyrelsen anmärka, att de väghållningsskyldige i Ramsele tingslags väghållningsdistrikt enligt ovanomförmälda beslut vid vägstämman den 29 näst-

lidne juli för vägens utförande iklätt sig förbindelse att utom tillhandahållande av för vägföretaget erforderlig mark och byggnadsämnen jämväl bidraga med sexton procent av byggnadskostnaderna, en utfästelse som, enligt vad länsstyrelsen inhämtat, sträcker sig betydligt längre än de förbindelser som hittills i något fall avgivits beträffande vägföretag, som utförts eller äro under utförande med bidrag från förevarande anslag. Den omständigheten att de väghållningsskyldige *enhälligt och utan meningsskiljaktighet* beslutat omförmälda förbindelse torde få anses utgöra ett tydligt bevis för att vägen är synnerligen nödig och nyttig samt omfattas med stort intresse i orten.

Enligt det upprättade kostnadsförslaget har vägen beräknats draga en kostnad utan jordlösen å i runt tal 500,000 kronor. Då de väghållningsskyldige förbundit sig att bidraga med sexton procent av berörda belopp, erfordras sålunda av statsmedel en summa av omkring 420,000 kronor för vägföretagets utförande. Därest en byggnadstid av fyra år beräknas för vägens utförande, skulle för företaget erfordras ett årligt belopp av minst 100,000 kronor.

I anslutning till vad härovan anförts, avser sålunda länsstyrelsens förevarande framställning, att ifrågavarande väg från Järvnäset till Norrby i Tåsjö socken måtte genom statens försorg utföras såsom tillfartsväg till inlandsbanan ävensom att från för byggande av dylika vägar av riksdagen utverkade anslag till vägföretaget måtte anvisas medel till sådant belopp, att vägen må kunna färdigställas under en tid av högst fyra år, räknat från och med år 1930.

Vid denna framställning fogas utom förberörda avskrift av utav överstelöjtnanten Lundström upprättad översikt över länets behov av nybyggnad och förbättring av vägar och broar jämväl avskrifter såväl av de väghållningsskyldiges i Ramsle tingslags väghållningsdistrikt beslut den 29 juli 1929 rörande förevarande vägföretag som ock av överstelöjtnanten Lundströms yttrande den 26 innevarande augusti rörande samma företag. Därjämte bifogas planen och kostnadsförslaget rörande vägen, och kommer länsstyrelsen att så snart utslag meddelats rörande vägens utförande överlämna detsamma till Eders Kungl. Maj:t.

Underdånigst

På länsstyrelsens vägnar:

Ragnar Stattin.

Josef Heldin.

Härnösand i landskansliet den 30 augusti 1929.

Enligt förordnande av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har undertecknad verkställt undersökning och upprättat plan och kostnadsförslag för anläggning av enklare väg på södra sidan av Tåsjön från Järvnäset över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmänna vägen på norra sidan av Tåsjön vid Norrby, Ramsle tingslags väghållningsdistrikt, Västernorrlands län, och får jag till det uppgjorda förslaget föga nedanstående

Betänkande.

Med utgångspunkt från Norrby, där allmänna vägen norr om Tåsjön slutar, är vägen över Saxälven och Sjoutälven samt genom ovan angivna byar framdragen efter södra stranden av Tåsjön fram till Järvnäset, där den an knyter till den nya bygdevägen, som från vägen Norrby—Hoting är utförd över Lövvik till Järvnäset. Denna väg är nu färdig med undantag därav att grusning återstår mellan Lövvik och Järvnäset. Terrängen är i stort sett gynnsam, och har det icke varit erforderligt att använda större lutning än 75 promille. — Grunden är delvis av god beskaffenhet, men måste vägen flerstädes förstärkas för erhållande av god vägbana. Tillgången på byggnadssten och grus kan anses vara normal.

För vägens korsning av Saxälven har föreslagits ett spann om 60 meters fri vidd. Korsningen sker ett stycke nedom gränsen mot Västerbottens län. Grenen mellan Stockselholmen och norra stranden, s. k. östra grenen, har föreslagits att igenfyllas liksom även en gren mellan en bergholme och södra stranden. Härigenom åstadkommes ingen skadlig uppdamning, och bliva förhållandena för flottningen förbättrade. Förslaget har i detta hänseende uppgjorts i samråd med flottningsschefen för Saxälvens flottled, R. Nylén, Sollefteå. — Grundförhållandena äro goda. Möjlighet att använda flere och mindre spann är icke att tillråda på den grund, att särskilt vid lägre vattenföring relativt stark ström förekommer kort ovanför broläget, stundom förorsakande svår isgång.

För korsning av Sjoutälven har föreslagits ett spann om 44,2 meters fri vidd, likaledes i samråd med flottningsschefen.

Förutom dessa broar upptager förslaget bro över Lillån med 11,5 meters fri vidd och bro över bäck vid sektion 8 + 496 med 4,5 meter fri vidd.

Med användande av föreslagna spännvidder åstadkommes icke någon skadlig uppdamning.

Enligt Kungl. Maj:ts befallningshavandes bestämmelse är vägen beräknad för en bredd av 3,5 meter. Till trafikens underlättande har i förslaget upptagits i medeltal 7 st. mötesplatser på var kilometer.

Vägens längd är 28,380 meter och är kostnaden beräknad till 541,000 kronor med jordlösen och 495,100 kronor utan jordlösen. Till grund för beräkningen har därvid lagts en medeltimförtjänst av 1 krona för fullgod, van arbetare vid ackordsarbete.

Enligt mig lämnad uppgift finnes

vid *Rotnäset* 10 gårdar, självägande i fråga om inägorna, fast småskola, telefon,

vid *Granön* 4 gårdar, d:o, do; ,

vid *Skansnäset* 17 gårdar, självägande i fråga om inägorna och de flesta därjämte i fråga om skogen; fast småskola,

vid *Svedje* 11 gårdar, varav 4 st. självägande i fråga om inägorna och 7 st. därjämte till viss skog. Dessutom 1 torp; fast småskola,

vid Nyland 2 st. gårdar, varav en självägande i fråga om inägorna, vid Aldernäset 8 gårdar uppförda på södra sidan om Tåsjön, men finnas därjämte 4 st. åboar, som bo norr om Tåsjön. Samtliga självägande även i avseende om skogen.

Här finnes Aldernäsets kronopark med 3 st. kronotorpare, vid Järvnäset finnas 6 st. gårdar, självägande.

Vid Aldernäset och Järvnäset finnas inga skolor utan använda barnen Brattbäckens skolor.

Såsom å översiktskartan framgår förekommer vid gränsen mot Jämtlands län den s. k. Stormyren. Till utdikning av en del av densamma enligt uppgift omfattande en areal av cirka 500 tunnland har beviljats anslag med 22,000 kronor och därjämte ett amorteringslån med 22,000 kronor. Den uppgivna arealen uppgives emellertid vara endast en bråkdöel av den areal lämplig odlingsmark, som här lär vara till finnandes.

Förutom ovan angivna byar, som direkt beröras av vägen, synas nedanstående högre upp belägna byar komma att få nytta av vägen nämligen: Tjärnmyrberget och Korselbränna i Västernorrlands län, Norrsjö, Svansesele, Inviken, Sjougdns kapell, Trångmon, Herrbergsdalen och Blomhöjden i Jämtlands läns samt Harrsjö, Sörfors och Lillånäs i Västerbottens län.

Enligt uppgift är undersökning verkställd i och för enskild utfartsväg från Tjärnmyrberget ned till Rotnäset.

Då genom vägen tillgodoses en avsevärd befolkning, som f. n. är i avsaknad av väg och särskilt höst och vår har det mycket besvärligt, och då därtill kommer, att betydande arealer jord säkerligen komma att odlas om vägen kommer till stånd, anser jag vägens tillkomst synnerligen önskvärd, och får jag därför förorda, att för dess förverkligande må beviljas största möjliga bidrag.

Vid arbetets utförande böra iakttagas följande

Allmänna bestämmelser.

Väglinjen skall före arbetets påbörjan noggrant renstakas och uppmätas. Kurvradien bör ej understiga 100 meter, endast i undantagsfall får den nedgå till 30 meter. Vid användandet av radier mellan 30 och 140 meter skall vägbredden i kurvor ökas från 0.3 meter vid 30 till 0 meter vid 140 meters radie. Dessutom bör vägbanan vid kurvor givas lutning inåt. Vägen skall till minst 0.30 meter djup under balansplanet bestå av till vägbyggnad fullt lämplig jordart, och får i den icke finnas matjord, torv, tuvor, ris, rötter, stubbar, jordfasta stenar, blå- eller jäslera och dylikt. Vattendrag och källsprång bortledas genom omsorgsfull dränering. För övrigt skall vägen avdikas och diken göras tillräckligt stora för att under alla förhållanden med säkerhet avleda tillströmmande vatten.

Trummorna skola göras av kilad grov och stark sten med täta fogar och utan skol.

Däcket skall bestå av goda täckhällar, som skola räcka minst 0.3 meter in på vardera muren; bottenkiftet av kilad eller sprängd sten skall hålla minst 0.5 meter tjocklek. Trummorna med sina vingmurar bakmuras omsorgsfullt.

Rustbädd skall läggas under trummorna, där sådan erfordras; till skydd för underskärning skall spånt anbringas, där så anses nödigt. Botten skall överallt ligga så djupt, att ovanför liggande mark kan torrläggas till det i lag föreskrivna djupet 1.2 meter.

Då vägplanet ligger 1 meter eller därutöver över marken, skall handräcke anbringas.

Innan grusning verkställes, skall vägbanan noggrant avjämnas. Grusning bör helst ske i två omgångar och bör vägen under mellantiderna vara upplåten för trafik. Där vägen går över grus-, sand- och mjäljord skall pinnmo eller annan lämplig bindjord i erforderlig mängd påföras.

Arbetet bör ledas av en i vägbyggnad fullt kompetent person.

Sundsvall den 9 juli 1929.

Algot Lundström.

Transumt.

Kostnadsförslag

för anläggning av enklare väg på södra sidan av Tåsjön från den under byggnad varande vägen till Järvnäset över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmänna vägen på norra sida av Tåsjön vid Norrby, Ramsele vägdistrikt, Västernorrlands län.

Väglängd = 28,380 m.

Vägbredd = 3.50 m.

Brantaste lutning = 75 promille.

Trummor av sten.

Handräcken av trä.

Sammandrag:

						Med jordlösen	Utan jordlösen
0/000— 2/000	2,000 m. väg	del 1	kostar	S:a	kr.	143,400:—	141,700:—
2/000— 4/700	2,700 »	»	» 2	»	»	88,200:—	86,400:—
4/700—10/000	5,300 »	»	» 3	»	»	75,100:—	71,900:—
10/000—15/300	5,300 »	»	» 4	»	»	61,400:—	58,000:—
15/300—20/000	4,700 »	»	» 5	»	»	53,700:—	51,700:—
20/000—24/800	4,800 »	»	» 6	»	»	52,200:—	49,900:—
24/800—28/380	3,580 »	»	» 7	»	»	37,100:—	35,500:—
0/000—28/380	28,380 m. väg	kostar		S:a	kr.	511,100:—	495,100:—
	eller per m. väg	med broar	resp.	»	»	18: 01	17: 45
	och per m. väg	utan broar	resp.	»	»	13: 89	13: 33

Sundsvall den 9 juli 1929.

Algot Lundström.

Till Kungl. Maj:ts befallningshavande, Härnösand.

Med återställande av bilagda under nr 113/1929 Väg. D. i länsstyrelsen diarieförda ärende rörande anläggning av enklare väg på södra sidan av Tåsjön från den under byggnad varande vägen till Järvnäset över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmän-

na vägen på norra sidan av Tåsjön vid Norrby, Ramsle tingslags väghållningsdistrikt, får jag härmed vördsammast anföra följande:

Sedan undertecknad efter förordnande uppgjort arbetsplan för ovan nämnda väg och förslaget granskats i kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hava de väghållningsskyldige i Ramsle tingslags väghållningsdistrikt å extra vägstämma den 29 juli 1929 under uttalande av att vägen i fråga, såsom varande nödig och nyttig, borde komma till utförande och att densamma borde betraktas som tillfartsväg västerifrån till inlandsbanan samt i enlighet med för ödebygdsvägar gällande bestämmelser utföras genom statens försorg, förbundit sig att tillhandahålla för vägföretaget erforderlig mark och sådana byggnadsämnen, som ej bekostas av staten samt därjämte från väghållningsdistriktets vägkassa bidra med 16 procent av byggnadskostnaden.

För budgetåret 1929/1930 har riksdagen anslagit 300,000 kronor för anläggning av ödebygdsvägar, avsedda att tjäna som tillfartsvägar till inlandsbanan inom Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län. För sagda ändamål har tidigare till nämnda län för liknande ändamål beviljats medel, men har Västernorrlands län icke kommit i åtnjutande av dylikt anslag.

I likhet med de väghållningsskyldige i Ramsle väghållningsdistrikt anser jag, att nu ifrågavarande väg är att betrakta som tillfartsväg till inlandsbanan och att den bör utföras genom statens försorg såsom ödebygdsväg i enlighet med av undertecknad den 9 juli 1929 uppgjorda förslaget. — Då vägen fullväl torde motsvara de krav, som ställts på de vägar inom de tre nämnda länen, vilka erhållit anslag såsom tillfartsvägar till inlandsbanan, synes det mig rimligt och rättvist, att denna väg inom Västernorrlands län jämväl må för sitt utförande komma i åtnjutande av nu omordade anslag, detta så mycket mera som Ramsle tingslags väghållningsdistrikt förbundit sig att förutom tillhandahållandet av mark och byggnadsämnen bidra med 16 procent av byggnadskostnaden, medan i de övriga länen väghållningsdistriktens bidrag icke uppgått till mer än 10 procent.

I fråga om befolkningens storlek i de byar, som skulle hava nytta av vägen, har jag delgivits följande uppgifter:

Enligt 1928 års mantalsskrivning fanns sålunda:

I Västernorrlands län:

i Järvnäsets by	21 personer	
» Aldernäsets »	29 »	
» Nylands »	28 »	
» Svedje »	74 »	
» Skansnäsets »	177 »	
» Granöns »	24 »	
» Rotnäsets by, med Tjärnmyrberget och Kor- selbränna	224 »	577 personer

I Jämtlands län:

i Norrsjö by	38 personer	
» Svansele »	18 »	
» Invikens och Sjougnäsets by	66 »	
» Krångemon	10 »	
» Herrbergsdalen	15 »	
» Blomhöjden	14 »	161 »

I Västerbottens län:

i Harrsjö by	56 personer	
» Sörfors »	22 »	
» Lillånäs »	58 »	136 personer
		<u>Summa 874 personer.</u>

Dessutom är att bemärka att ovanför byarna Aldernäset, Nyland och Svedje byar förekommer vid gränsen mot Jämtlands län den s. k. Stormyren, utgörande en högst betydande areal enligt inhämtade upplysningar synnerligen lämplig odlingsmark. Till utdikning av en del, cirka 500 tunnland, av denna myr har beviljats anslag med 22,000 kronor och därjämte ett amorteringslån av 22,000 kronor. Nämda areal uppgives dock endast vara en bråkdel av den areal lämplig odlingsmark, som är till finnandes.

Möjligen kan invändas, att befolkning från Rotnäset och norr därom belägna byar lika väl skulle kunna använda sig av den redan befintliga väg, som från Norrby går norr och öster om Tåsjön, men må gent här emot bemärkas, att för att så skall kunna ske måste den i förslaget ingående bron över Saxälven utföras, varjämte om endast väg med nämnda bro utföres från Rotnäset till Norrby, byarna på södra sidan om Tåsjön bliva utan väg.

Vägen i sin helhet bör därför komma till utförande.

Med stöd av vad som sålunda anförts, får jag på det livligaste tillstyrka, att åtgärder måtte vidtagas för att ifrågavarande väg må komma till stånd, och då vägbehovet inom länet är så stort, att dess tillkomst måste anstå avsevärd tid, om anslag skall gå från det vanliga väganlaget, vägar jag hemställa, att länsstyrelsen ville göra framställning om att för denna väg anslag må beredas från det särskilda anslag, som kan komma att beviljas för anläggning av tillfartsvägar till inlandsbanan.

Sundsvall den 26 augusti 1929.

Algot Lundström.

Protokoll fört vid hällen extra vägstämma med de väghållningskyldige i Ramsele tingslags väghållningsdistrikt å tingsstället i Ramsele den 29 juli 1929.

§ 2.

Föredrogs pålysta ärendet huvuvida väghållningsdistriktet ville åtaga sig förpliktelsen att anlägga och för framtiden underhålla väg från Järvnäset till Norrby i Tåsjö socken, under förutsättning av statsbidrags erhållande, vilket ärende av vägstyrelsen behandlats samt föreslagits vägstämman besluta, att väghållningsdistriktet måtte åtaga sig ifrågasatta vägbyggnaden.

För denna väganläggning hade av överstelöjtnant Alg. Lundström upprättats översiktskarta, plan, betänkande och kostnadsförslag för enklare väg, från Järvnäset över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmänna vägen på norra sidan Tåsjön i Norrby,

vilken granskats och godkänts av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Under överläggningen framhölls önskemålet om att, om möjligt vore, vägen borde byggas bredare mellan Järvnäset och Aldernäset.

Efter överläggningens slut beslöto de väghållningsskyldige enhälligt, som ansågo att vägen ifråga såsom varande nödig och nyttig bör komma till utförande och att densamma bör betraktas som tillfartsväg västerifrån till inlandsbanan samt i enlighet med för ödebygdsvägar gällande bestämmelser utföras genom statens försorg, förbindande sig de väghållningsskyldige att tillhandahålla för vägföretaget erforderlig mark och sådana byggnadsämnen som ej bekostas av staten samt av väghållningsdistriktets vägkassa bidra med sexton procent av byggnadskostnaden.

Justerat:

Som ovan.

Otto Johansson.

E. O. Olsson.

Elias Johansson.

Ordf.

Rätt utdraget betygar:

E. O. Olsson.

Till Konungen.

Vi undertecknade ledamöter av riksdagen för Västernorrlands län hava erfärit, att länsstyrelsen i detta län i skrivelse den 30 nästlidne augusti till Eders Kungl. Maj:t riktat underdånig framställning, avseende att en i vederbörlig ordning undersökt och planerad väg från Järvnäsets by på Tåsjöns södra sida över byarna Aldernäset, Nyland, Svedje, Skansnäset, Granön och Rotnäset till allmänna vägen utmed samma sjös norra sida vid Norrby, allt i Tåsjö socken och Ramsele tingslags väghållningsdistrikt av Västernorrlands län, måtte genom statens försorg utföras såsom tillfartsväg till inlandsbanan och således med anlitande av medel, som av riksdagen ställts till förfogande för byggande av dylika tillfartsvägar.

Sedan oss beretts tillfälle att taga närmare del av den upprättade planen för vägen och de omständigheter i övrigt, som ligga till grund för länsstyrelsens nämnda framställning, hava vi med stöd därav och på grund tillika av den kännedom vi personligen äga om förhållandena inom de av vägen berörda bygderna vunnit den uppfattningen, att länsstyrelsens framställning äger välgrundat fog. Det synes oss ovedersägligt, att beträffande denna tillämnade väg förhållandena äro sådana, som första gången år 1926 föranledde Eders Kungl. Maj:t att föreslå och samma års riksdag att såsom särskilt anslag anvisa medel för byggande genom statens försorg av tillfartsvägar till inlandsbanan. Att nämnda förslag och riksdagsanslag kom att taga sikte på allenast tillfartsvägar inom Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län torde, synes det oss, måhända finna en förklaring däri, att den statsmyndighet, vars utredning närmast låg till grund för förslaget, icke vid planläggandet av sin utredning haft anledning antaga eller uppmärksamma, att behov av tillfartsvägar västerifrån till inlandsbanan kunde föreligga inom den till utsträckningen jämförelsevis ringa del av Västernorrlands län, som övertväras av denna

banan. I varje fall förekommer oss veterligen icke i de handlingar, som avse beviljande år 1926 eller senare år av särskilt anslag för tillfartsvägar till inlandsbanan något uttalande av innebörd, att Västernorrlands län borde vara uteslutet från erhållande av medel ur anslaget även för det fall, att behov, motsvarande det inom de tre övriga förutnämnda länen beträffande tillfartsvägar förefintliga, visades föreligga. Då vi, såsom redan antytts, anse den förutnämnda vägen Järvnäset—Norrby representera ett dylikt behov, anse vi det också sakligt riktigt och rättvist, att densamma kommer till utförande genom statens försorg med medel från förutnämnda särskilda anslag. I sådant hänseende lär vi vidare ej böra förbises, att vägen komme att såsom tillfartsväg till centralare bygder och till inlandsbanan betjäna icke obetydlig bygd och befolkning inom jämväl Jämtlands som Västerbottens län.

I övrigt vitsorda vi lika med länsstyrelsen, t. f. chefen för nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet och andra vederbörande inom länet, att den ifrågavarande vägen är starkt behöflig och skulle bliva till största nytta för den befolkning och den ort densamma komme att beröra.

Åberopande det anförda tillåta vi oss hemställa, att Eders Kungl. Maj:t ville i enlighet med vad länsstyrelsens framställning åsyftar vidtagna lämpliga åtgärder för att medel från statsanslag för byggande av tillfartsvägar till inlandsbanan må kunna tagas i anspråk också för sådan tillfartsväg inom Västernorrlands län.

Härnösand den 6 september 1929.

Underdånigst:

11 underskrifter.
