

## Nr 347

Av herr **Wiklund** i Öjebyn m.fl., om byggande av en mellanriksväg från Sädvaluspe till Graddis i Norge.

(Lika lydande med motion nr 239 i Första kammaren)

### Inledning

Frågan om byggande av en mellanriksväg längs den urgamla handelsleden mellan Sädvaluspe i Arjeplogs kommun och Graddis-Storjord i Norge (se bilagd karta) är av mycket gammalt datum.

Under de nära 100 år, som gått sedan den första arbetsplanen för denna väg upprättades år 1869, har en rad förslag presenterats.

Ett av dessa — framlagt redan år 1890 — hade så när lett till att projektet förverkligats, sedan 1899 års riksdag anslagit medel för ändamålet. Något byggande kom dock inte till stånd, beroende på att Arjeplogs kommun inte vågade ta på sig underhållet av vägen.

Sedan omarbetningar av arbetsplanen för vägen ägt rum i flera etapper, hemställde Arvidsjaur och Arjeplogs kommuner år 1949, att projektet måtte komma till utförande. Framställningen ledde dock inte till något resultat.

Nästa gång vägfrågan aktualiserades var 1954, då överläggningar ägde rum inför kommunikationsministern och i närvaro av representanter för bl. a. kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen, vägförvaltningen och länsvägnämnden i Norrbottens län samt Arjeplogs och Arvidsjaur kommuner. Dessförinnan hade en studieresa gjorts inom det berörda området med bl. a. statsrådet som deltagare.

Sedan problemställningen vidgats att omfatta även Västerbottens län, uppdrog Kungl. Maj:t den 29 juli 1956 åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd med berörda myndigheter verkställa utredning om behovet av vägförbindelser mellan å ena sidan Norrbottens och Västerbottens län och å andra sidan angränsande delar av Norge. I den mån sådana förbindelser prövades erforderliga, skulle utredningen särskilt klarlägga vägarnas lämpliga sträckning och standard samt deras inbördes angelägenhetsordning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bemyndigades även att ta kontakt med motsvarande myndighet i Norge för att undersöka möjligheten till en samordning av de svenska och norska intressena i denna fråga.

Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 april 1959 redovisade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdraget i form av en ekonomisk-geografisk utredning jämte sammanfattande uttalande av representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och det norska Vegdirektoratet.

Frånsett Graddisvägen (alt. 1) genom södra Norrbotten till Saltenområdet i Norge har utredningen behandlat fem andra förslag till mellanriksvägar (alt. 2—6), samtliga sammanbindande Västerbottens län med Helgelandsområdet i Norge. Alternativen 4—6 har i utredningen av olika anledningar bedömts vara mindre angelägna. För Västerbottens del kvarstår därmed endast alternativen 2 och 3, bådadera förbindande Tärnaby i Sverige med Mo i Rana i Norge. Skillnaden mellan dessa båda utbyggnadsalternativ ligger huvudsakligen på det tekniska planet. Av de båda återstående huvudalternativen genom Norrbotten och Västerbotten, d. v. s. »Graddisvägen» (alt. 1) respektive »Tärnavägen» (alt. 2 och 3) kommer i det följande endast den förstnämnda vägsträckningen att behandlas.

Frågan om mellanriksvägarna var föremål för överläggningar inom Nordiska rådet hösten 1959. Dessa ägde emellertid rum *innan* länsstyrelsen i Norrbottens län genom sitt den 9 november 1959 avlämnade remissyttrande kastat ett helt nytt ljus över frågan. I sitt uttalande påvisade länsstyrelsen bl. a. att tillkomsten av en mellanriksväg över Graddis på ett avgörande sätt skulle komma att medverka till en långsiktig lösning av de försörjningsproblem som sammanhänger med den nuvarande ogynnsamma inriktningen och lokaliseringen av näringslivet i det norrbottniska inlandet och angränsande delar av Västerbottens län. Länsstyrelsens remissyttrande omfattade även en kompletterande utredning rörande den föreslagna vägens skogliga nytta. Tillsammans med de övriga argument, som länsstyrelsen åberopade, torde denna utredning få anses ha bringat saken i ett helt annat läge än tidigare.

Kungl. Maj:t förordnade den 30 december 1959, att utredningen skulle överlämnas till länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län för att tagas under övervägande vid upprättande av flerårsplaner för byggande av vägar under perioden 1961—1965.

Kungl. Maj:ts ställningstagande i finansieringsfrågan innebar, att särskilda anslag inte tills vidare skulle kunna påräknas för att genomföra något av de förslag som utredningen behandlat. Att å andra sidan helt finansiera utbyggnaden av Graddisvägen med medel från länets ordinarie väganslag torde knappast vara genomförbart med hänsyn till projektets storlek och det trängande behovet av upprustningsåtgärder på Norrbottens allmänna vägnät i övrigt. Till den sidan av frågan återkommer vi i annat sammanhang.

Behovet av en mellanriksväg över Sädvaluspe—Graddis är inte desto mindre omedelbart och skärps dessutom för varje år som projektets förverkligande skjutes på framtiden. För en snar lösning av denna särskilt för inlandskommunerna, men även för länet i övrigt, vitala fråga talar en rad motiv, som närmare skall beröras i det följande. Som en bakgrund skall dessförinnan lämnas en kortfattad redogörelse för den paradoxala problematik, som präglar det norrbottniska näringslivets nuvarande situation och tagit sig oroande uttryck bl. a. i inlandskommunerna.

### Allmän bakgrund

Få län torde i högre grad än Norrbotten ha naturliga förutsättningar för industrialisering. Malmens, skogens och vattenkraftens rikedomar har ännu inte på långt när utnyttjats i samma grad som inom landet i övrigt.

De nuvarande väg- och järnvägsförbindelserna fyller emellertid inte kraven på ett modernt kommunikationsnät, detta vare sig inom den allmänna eller den enskilda sektorn och i synnerhet inte inom Norrbottens inland. Den i förhållande till sydligare län påfallande bristen på vägar har därför pressat transportkostnaderna i höjden och fungerat som en barriär mot investeringsvilligt kapital. I själva verket torde detta vara huvudorsaken till den tröghet som under de senaste åren kännetecknat den ekonomiska utvecklingen inom länet och som särskilt vad inlandskommunerna beträffar tagit sig uttryck i ett otillräckligt differentierat näringsliv.

Som en följd härav har Norrbotten — sina potentiella rikedomar till trots — tenderat att bli en arbetskraftsreserv, som utnyttjats under högkonjunktur, men som i normala eller vikande konjunkturlägen måste hållas i gång med beredskapsarbeten och andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Omfattningen av den nuvarande undersysselsättningen framgår av att antalet anmälda arbetslösa i Norrbotten under högkonjunkturåret 1960 — trots betydande »export» av arbetskraft till sydligare delar av landet — pendlat mellan 2 043 och 3 442 man, eller 12—17 % av rikets hela arbetslöshet.

Sina rikedomar till trots brottas sålunda Norrbotten med kroniska sysselsättningsvärigheter. Dessa är av betydande omfattning även under högkonjunktur och antog under lågkonjunkturåren 1958/1959 oroande proportioner. Arbetslöshetssiffrorna översteg då tidvis 5 000 man.

För att motverka arbetslösheten och lindra dess följdverkningar har en rad motåtgärder vidtagits i form av statliga och statskommunala beredskapsarbeten, arbetslöshetsunderstöd, skattelindringsbidrag etc. Kostnaderna för dessa åtgärder uppgår till mycket stora belopp. Under 1959 nedlades sålunda enbart på beredskapsarbeten drygt 100 milj. kronor. Motsvarande belopp i Västerbottens län uppgick under samma år till ca 40 milj. kronor.

I förhållande till länets rika råvaru- och arbetskraftsresurser måste den hittillsvarande expansionen inom Norrbottens näringsliv anses otillräcklig. Näringslivets ensidiga och dominerande inriktning på exportprodukter såsom malm, järnvaror och trä, har resulterat i hög konjunkturkänslighet och starka säsongvariationer i sysselsättningen. Särskilt bekymmersam ter sig konjunkturberoendet inom skogsbruket och skogsindustrien jämte därav beroende transport- och servicenäringar. Skogsbruket syssel-

sätter för närvarande — direkt eller indirekt — 15 000 å 20 000 personer, d. v. s. ca 20 % av hela den förvärvsarbetande befolkningen inom länet. Som jämförelse kan nämnas, att länets ur arbetsmarknadssynpunkt näst största näringsgren — gruvsdrift, järnhantering och metallindustri — sysselsätter ca 9 000 å 10 000 personer, d. v. s. i runt tal 10 % av den förvärvsarbetande befolkningen.

### Motiv för utbyggnad av en mellanriksväg över Sädvaluspe—Graddis

Såsom framhållits av bl. a. herr Berglund i interpellation till socialministern under 1960 års vårriksdag hör de tilltagande sysselsättnings-svårigheterna, uttunningen av glesbygdsbefolkningen och näringslivets ensidiga och starkt konjunkturkänsliga struktur till de norrbottniska skogskommunernas allt överskuggande problem. Ett siffermässigt belägg för räckvidden av detta — genom säsongvariationerna i sysselsättningen ytterligare försvårade — problem ger följande utdrag ur statistiken över antalet anmälda arbetsökande från Arvidsjaur och Arjeplogs kommuner:

Månad	Arvidsjaur		Arjeplog	
	1959	1960	1959	1960
Januari . . . .	428	155	160	69
Mars . . . . .	172	54	90	30
Maj . . . . .	302	84	132	104
Juli . . . . .	173	51	38	10
September . .	149	65	42	18
November . .	229	92	116	84

Trots att den nuvarande högkonjunkturen medfört en avsevärd förbättring sedan 1959 har som synes överskottet på arbetskraft inom Arvidsjaur och Arjeplogs kommuner inte tillnärmelsevis tagits i anspråk. Att situationen skulle komma att förbättras under den närmaste framtiden ter sig mot den bakgrunden högst osannolikt. På grund av den fortgående rationaliseringen av de båda huvudnäringarna — skogsbruket och jordbruket — måste man tvärtom, såvida inte särskilda åtgärder vidtas, på lång sikt räkna med en ytterligare försämring av sysselsättningsläget inom dessa kommuner.

En annan fråga av betydelse i sammanhanget är uttunningen av befolkningen inom glesbygderna i dessa trakter. För att bevara ett rimligt befolkningsunderlag i det vidsträckta område det här gäller synes det nödvändigt att genom lämpliga åtgärder söka stimulera och differentiera näringslivet i det relativa fåtal tätorter mot vilka flyttningsrörelserna i första hand riktar sig.

Ur båda dessa aspekter — d. v. s. med hänsyn tagen såväl till sysselsättningsläget som till lokaliseringen och vidareutvecklingen av närings-

livet — synes betydelsen av en mellanriksväg västerut knappast kunna överskattas. Kortvarigt kan väganläggningen komma att få betydelse som sysselsättningsobjekt; långvarigt torde den få avgörande inverkan på tätortsutvecklingen inom området i fråga.

Av dessa båda fördelar är den sistnämnda självfallet den i särklass viktigaste. Det kan enligt vår mening inte nog understrykas att mellanriksvägen inte i första hand bör reserveras såsom sysselsättningsobjekt utan tvärtom syfta till att genom sina återverkningar på näringslivet eliminera eller minska själva behovet av beredskapsarbete. En förutsättning härför är att projektet realiserats med minsta möjliga dröjsmål, eller i varje fall innan stagningen inom näringslivet och uttunnningen av befolkningsunderlaget gått så långt att den inte längre kan hävas.

Det bör tilläggas att en utbyggnad av Graddisvägen inte bara skulle komma att få betydelse för de närmast berörda norrbottenskommunerna, utan också för angränsande delar av Västerbotten. Realiserandet av detta projekt hör i själva verket till förutsättningarna för vidareutveckling och differentiering av den relativt betydande företagsamhet, vilken med tätorterna Moskosel, Arvidsjaur, Arjeplog och Sorsele som hörnstenar och med skogsbruket som råvarubas utgör stommen i småindustrien och hantverket i Norrbottens sydvästra inland och angränsande delar av Västerbotten.

Såsom närmare utvecklats i länsstyrelsens i Norrbottens län remissyttande över utredningen skulle ett förverkligande av Graddisprojektet ge betydande fördelar med hänsyn till den framtida utvecklingen av skogsbruket och skogsindustrien inom det berörda området.

Bakgrunden härtill är i korthet följande.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 december 1958 har länsstyrelsen skisserat grundragen i en norrbottenplan för att genom ekonomiskt välgrundade åtgärder och rationellt utnyttjande av länets naturtillgångar och arbetskraftsresurser vidareutveckla och differentiera näringslivet i syfte att därigenom skapa varaktiga försörjningsmöjligheter för länets befolkning. I norrbottenplanen, som avser tioårsperioden 1959—1968, intar utbyggnaden och upprustningen av det allmänna vägnätet och det glesmaskiga skogsvägnätet av naturliga skäl en central plats.

I fråga om skogsvägnätet föreslås utbyggnad till optimal täthet. I förhållande till utbyggnadsläget i början av år 1959 kräver detta byggnad av 6 300 km nya skogsbilvägar, eller i genomsnitt ca 630 km per år. Bl. a. tack vare omfattande insatser av beredskapsmedel har den i norrbottenplanen förutsatta utbyggnadstakten hittills i huvudsak kunnat hållas. Jämfört med tidigare år innebär detta i huvudsak en fördubbling av de årliga vägbyggnadsprestationerna.

Hur stor del av den återstående väglängden som kommer att falla inom Norrbottens södra lappmark beror emellertid i väsentlig grad på när den

föreslagna mellanriksvägen Sädvaluspe—Graddis kommer till utförande. Skogsvägnätet utbygges nämligen normalt såsom förhållandevis korta anslutningsvägar med det allmänna eller existerande vägnätet såsom huvudsaklig bas. All erfarenhet visar att tillkomsten av nya vägar — det må gälla mellanriksvägar, länsvägar eller s. k. stamvägar inom skogsvägnätet — drar med sig mer eller mindre språngvisa utbyggnader av det sekundära eller perifera vägnätet.

Den föreslagna mellanriksvägen torde sålunda — utöver det 5 å 10 km breda bälte, som den direkt berör — komma att öppna betydande arealer, som för närvarande undandrar sig rationell avverkning och skogsvård, men vilkas exploaterande skulle bidra att skapa nya sysselsättningsmöjligheter.

Detta är så mycket mera angeläget som man på längre sikt måste räkna med att kravet på förbättrade sysselsättnings- och försörjningsmöjligheter kommer att skärpas avsevärt. Såsom framhållits bl. a. i nyssnämnda interpellation tyder av domänverket framlagda arbetskraftsutredningar på att arbetskraftsbehovet som en följd av den fortgående rationaliseringen och säsongförlängningen i framtiden kommer att minska väsentligt. Inte minst gäller detta de av mellanriksvägen närmast berörda norr- och västerbottniska kommunerna. En snar utbyggnad av denna väg skulle — tack vare förbättrad avsättning — medföra höjning av det nuvarande genomsnittligt låga rotvärdet, något som i sin tur skulle skapa ekonomiska förutsättningar för intensifierad skogsvård och därmed också för ökad och säsongutjämnad sysselsättning.

Graddisvägens norska uppland — Salten-distriktet — är ett utpräglat underskottsområde med avseende på virkesförsörjningen — paradoxalt nog i gräns med ett lika markant överskottsområde på norrbottensidan av fjällkedjan. Några avsättningsproblem för virket från de svenska skogsarealer, som vägen skulle komma att göra tillgängliga för rationellt skogsbruk, torde sålunda inte behöva befaras.

Frånsett att den nuvarande bristen på direkt vägförbindelse mellan det norrbottniska inlandet och Salten-distriktet förhindrar en utjämning mellan tillgång och efterfrågan på virke inom dessa områden försvåras landtransport av trävaror söderifrån till Salten-avsnittet av att den norska riksvägen 50 över Saltenfjället på grund av snöhinder är avstängd minst 7 månader av året. Inom Salten-området finns därför ett starkt latent behov av direkt virkesimport från Sverige.

Detta behov har nyligen accentuerats ytterligare genom uppförande av en spånplattfabrik i Rognan. Detta samhälle, som ligger vid riksväg 50 någon mil norr om Saltfjället, har året runt isfri djuphamn för tonnage upp till 15 000 ton. Den nya spånplattfabriken kommer att huvudsakligen utnyttja björk som råvara och skulle otvivelaktigt kunna få stor betydelse för exploateringen av de f. n. icke avsättningsbara lövvirkestillgångarna inom Graddisvägens svenska influensområde.

Med stöd av kända åtgångstal kan virkesförbrukningen inom Saltendistriktet uppskattas till ca 3 500 standards sågad vara per år. Den egna barrskogens produktion torde emellertid endast räckta till 10—20 % av den totala årsförbrukningen. Ett införselbehov av 2 500 à 3 000 standards sågad vara per år synes sålunda föreligga för Saltendistriktet. Om Graddisvägen utbygges torde man kunna utgå från att Salten- och Ofoten-bygdens trävarubehov i första hand kommer att fyllas genom import från det transportekonomiskt välbelägna norrbottniska inlandet.

Såsom framgått bl. a. av de beräkningar som länsstyrelsen framlagt, har Norrbotten ett betydande virkesöverskott, även med hänsyn tagen till den pågående utbyggnaden av den huvudsakligen barrvirkeskonsumerande massaindustrien i piteåområdet. Huvuddelen av den avverkning som kan väntas äga rum inom Graddisvägens direkta båtnadsområde torde emellertid komma att utgöras av lövvirke. Den genom tillkomsten av mellanriksvägen möjliggjorda exploateringen av virkestillgångarna inom Graddisvägens influensområde bör sålunda kunna ske utan att inkräkta på råvaruförsörjningen till massaindustrierna vid kusten.

Ur skogsindustriell synpunkt skulle slutligen den föreslagna mellanriksvägen över Graddis ge betydande fördelar även med hänsyn till möjligheterna att transitera skogsprodukter över isfri hamn i Norge. Tillkomsten av denna väg skulle bl. a. medföra högre exportpriser tack vare att skeppning kan ske året runt samt genom att köparens lagringsbehov minskar, minskade ränte- och lagerhållningskostnader, minskade lagringsskador samt minskad hantering i brädgårdarna tack vare snabbare omsättning av den sågade varan. Tillsammans torde de nämnda vägbyggnadsvinsterna kunna värderas till i genomsnitt 50—100 kronor per standard. För varje 1 000 standards som exporteras över Graddis för lokal förbrukning inom Saltenområdet eller för export skulle alltså erhållas en vinst av 50 000—100 000 kronor.

Det bör slutligen understrykas att utbyggnaden av Graddisvägen och den därigenom möjliggjorda lastbilstrafiken med skogsprodukter i västlig riktning samtidigt skapar förutsättningar för måhända inte mindre betydelsefulla returfrakter av exempelvis bensin och olja, koks, fisk etc. från Rognan eller andra nordnorska hamnar till förbrukningsorter i Sverige.

Längs hela sträckan mellan Trerikrsöset och Tärna — fågelvägen ca 45 mil — saknas f. n. landsvägsförbindelse. Inom samma avstånd söderut från Tärna finnes däremot två mellanriksvägar i Västerbotten och sju i Jämtland. Norrbottens enda kontakt med isfri hamn vid atlantkusten utgöres av malmbanan — samtidigt som Nord-Norge saknar vägförbindelse året runt inte bara med grannlandet utan även med Syd-Norge. Betydelsen av att denna påtvungna isolering mellan grannländerna snarast brytes kan knappast överskattas. En väg över Graddis kommer vidare att få en inte oväsentlig betydelse även för Malå och Sorsele komuner, som har goda väg-

förbindelser till Slagnäs och varifrån vägar med relativt god plansträckning för till Östansjö efter vägen Arjeplog—Jäckvik. En stor del av denna vägsträcka trafikeras redan nu året om med 33 tons lastbilar, som fraktar malm från Laisvall till Slagnäs.

Från Sorsele finns för övrigt möjlighet att färdas vägen över Måskenäive via Gargejaur och Marielund till Jäckviksvägen. Denna vägsträcka har, i vad avser Norrbottens län, nybyggts på vissa delar under senare tid, och en fortsatt upprustning av vägen avses att genomföras inom ramen för gällande flerårsplan. Genom byggandet av denna väg har omvägen över Arjeplogs kyrkostad bortfallit.

Om sålunda Graddisvägen skulle komma att få mycket stor betydelse ur allmän kommunikationssynpunkt, torde de fördelar den kan väntas medföra för turistnäringen inte komma att bli mindre påtagliga. Den ekonomiska betydelsen av denna relativt nya näringsgren framgår av vissa nyligen framlagda utredningar. Dessa visar att turismens ekonomiska betydelse är långt större än man hittills föreställt sig. Det får därför anses ställt utom allt tvivel, att turismen i takt med den fortgående standardhöjningen kommer att få allt större betydelse för näringslivet.

En utbyggnad av Graddisvägen skulle betyda att ytterligare stora områden av den imponerande norrländska fjällvärlden, som hittills varit förbehållen ett fåtal fjällspecialister, skulle bli tillgänglig för var och en. Sedan en väg över gränsfjällen öppnats kommer det att finnas förutsättningar för att skapa en fast replipunkt för turismen på lämplig plats längs den nybyggda vägen. Behovet av en sådan replipunkt är redan nu mycket stort, och det torde vara ställt utom allt tvivel att en modern vintersportort med vägförbindelse genom Arjeplog-fjällen skulle komma att bli en turistattraktion av stora mått. Härtill kommer Graddisvägens kanske största fördel ur turismens synpunkt, nämligen att denna väg skulle öppna möjligheter till rundresor genom hela de ur turistisk synpunkt synnerligen attraktiva nordliga delarna av Sverige och Norge.

Efter det frågan senast behandlades i Nordiska rådet hösten 1959 har den också varit föremål för en interpellation i norska stortinget. I samband med svarets avlämnande — vilket skedde i januari 1960 — var talare från olika partier mycket bestämt av den uppfattningen, att Graddisvägen ur norsk synpunkt borde få prioritet före varje annan mellanriksväg.

Enligt uppgift i pressen har en nordkalottkonferens i Tromsö i juli 1960 enhälligt förordat Graddisvägen till utförande med det snaraste. Norske statsministern Einar Gerhardsen var närvarande vid denna konferens.

### Finansiering

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning har kostnaden för en mellanriksväg över Graddis med en vägbredd av 6,0 meter och med utgångspunkt från 1957 års priser och penningvärde upplagits till följande belopp:



Sädvaluspe—Graddis .....	14,0 milj. kronor
Arjeplog—Sädvaluspe <sup>1</sup> .....	10,5 » »
	<hr/> Summa 24,5 milj. kronor

Enligt uppgift från vägförvaltningen i Norrbottens län utgör motsvarande per  $\frac{1}{1}$  1961 aktuella belopp:

Sädvaluspe—Graddis .....	18,0 milj. kronor
Arjeplog—Sädvaluspe <sup>1</sup> .....	13,0 » »
	<hr/> Summa 31,0 milj. kronor

Kostnadsökningens 6,5 milj. kronor, varav för nybyggnad 4,0 och för förstärkning av befintlig väg 2,5 milj. kronor, är betingad dels av allmänna prisstegringar, dels även av viss standardhöjning. Den senare sammanhänger delvis med att kommande vattenregleringar gör det nödvändigt att bygga vägen högre upp i fjällsluttningarna än som ursprungligen planerats, något som bl. a. kräver särskilda åtgärder för att hindra bildning av svallis.

I vägförvaltningens flerårsplaner för byggande av länsvägar i Norrbotten under åren 1961—1965 har mellanriksvägprojektet avseende hela sträckan Arjeplog—Sädvaluspe—Graddis intagits med ett belopp av 3 milj. kronor för påbörjande under år 1965. Bakgrunden härtill är följande.

Under hänvisning till likartade motiv som dem vi ovan anfört har vägförvaltningen, trots medelsknapphet, icke ansett sig böra släppa tanken på förverkligande av projektet. Om erforderliga medel skulle komma att ställas till förfogande tidigare än nu kan förutses måste planen ligga färdig i sin helhet. Detta kräver att projekteringen — som beräknas ta två år i anspråk — insättes i så god tid att företaget inte onödigtvis försenas.

Beträffande det valda påbörjandebeloppet — 3 milj. kronor — anför vägförvaltningen att detta anpassats *dels* med hänsyn till den begränsade storleken av det nuvarande länsväganslaget, *dels* med tanke på att medeltilldelningen efter 1965 bör kunna medgiva ett snabbt fullföljande av företaget, *dels* i syfte att genom eventuell fortsatt förbättring av anslutningsvägen Arjeplog—Sädvaluspe skapa ett gynnsamt utgångsläge för nybyggnadsföretaget Sädvaluspe—Graddis.

Med instämmande i de principiella synpunkter som vägförvaltningen anlagt på frågan får vi för egen del tillfoga följande.

Behovet av utbyggnad, upprustning och förstärkning av länsvägnätet i Norrbotten är stort och ackumulerat. Storleken av de insatser som erfordras för att inhämta den rådande eftersläpningen framstår i bjärt belysning ge-

<sup>1</sup> Förstärkningsarbeten på befintlig väg.

nom de siffror som publicerats i Vägplan för Sverige (SOU 1958:1) och har ytterligare accentuerats genom det material som Skogsbrukets transportutredning framlagt. Såsom vi redan inledningsvis framhållit synes det mot denna bakgrund mindre välbetänkt att — även i händelse av en efter 1965 starkt ökad medelstilledning — genomföra hela företaget med anlitande av ordinarie medel. Skälen härtill är följande.

I förhållande till tidigare år har medelstilledningen till länsvägar i Norrbotten visserligen inte oväsentligt utökats. De anslag, som f. n. utgår till byggande av länsvägar, måste inte desto mindre alltså anses otillräckliga för att medge upprustning av vägnätet i en takt som någorlunda tillfredsställer den växande trafikens krav. I ett skogslän som Norrbotten anmäler sig särskilt behovet av snabba och genomgripande förstärkningsåtgärder på länsvägar med hög intensitet av virkestransporter och andra tunga transporter. Tillgången på ett väl utbyggt nät av främst ur bärighetssynpunkt fullt tillfredsställande allmänna vägar såsom uppsamlingsleder för skogsbilvägarnas virkestransporter är i själva verket av utslagsgivande betydelse för det norrbottniska skogsbrukets och skogsindustriens lönsamhet. Härtill kommer den kraftiga ökning av den tunga lastbilismen liksom även av biltrafiken i Norrbotten över huvud taget, som ägt rum under senare år och som i framtiden i ännu högre grad väntas bli en följd av den pågående snabba utbyggnaden av näringslivet i länet.

Omfattningen av och takten i denna expansion framgår bl. a. av att träförädlingsindustrin i Piteå om några år kommer att ha utvidgats med två nya pappersfabriker under det att järnverket i Luleå kompletteras med ett valsverk för tunnplåt. Betydande expansion kan även väntas inom malmfälten, samtidigt som omfattande och kontinuerliga kraftverksutbyggnader pågår på skilda håll inom länet, utbyggnader som i vissa fall torde komma att kräva tidigareläggning av i och för sig mindre angelägna vägförbättringsprojekt och som därigenom ytterligare torde komma att inkräkta på disponibla medel. Parallellt härmed pågår ett intensivt arbete för att genom olika åtgärder söka vidareutveckla och differentiera inte bara den tunga industrien utan också småindustrien och hantverket liksom länets näringsliv i övrigt. Efter hand som dessa ansträngningar leder till resultat, måste man räkna med en kraftig ansvällning av transportbehovet och därmed av trafiken på länets allmänna vägar och broar.

F. n. växer den tunga lastvagnsparken med ca 10 % per år samtidigt som fordonsbeståndet förskjutes mot allt större medelbärighet efter hand som äldre lättare vagnar bytes ut mot nyare tyngre. I takt med den nyss antydda, starka expansionen av särskilt den tunga industrien i Norrbotten har man anledning att redan för den närmaste femårsperioden räkna med en än snabbare årlig ökning av lastbilstonnaget än tidigare och därmed även av påfrestningarna på länets i bärighetshänseende starkt underdimensionerade vägnät. En mycket stor och dessutom år från år växande del av de i

förhållande till behovet otillräckliga anslag, som enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslag till flerårsplaner skulle tilldelas Norrbotten under den närmaste femårsperioden, torde därför komma att behöva tagas i anspråk enbart för att hålla det otidsenliga vägnätet i någorlunda tillfredsställande skick.

Inom ramen för tilldelade medel kan en sådan förskjutning mot successivt ökade underhållskostnader självfallet ske endast på bekostnad av investeringsandelen. Redan med nuvarande medelstilldelning riskerar man sålunda att den rådande stora eftersläpningen i det norrbottniska vägnätets standard kan komma att bibehållas eller ytterligare förvärras, något som utan tvekan skulle få allvarliga återverkningar på länets näringsliv och bromsa den pågående utbyggnaden av detta.

I anslutning härtill vill vi även understryka, att Norrbotten med avseende på näringslivets utvecklingsbetingelser intar en markant särställning. I förhållande till övriga Sverige befinner sig nämligen Norrbotten otvivelaktigt allttjämt endast i början av en industriell utveckling, möjliggjord genom rationellt utnyttjande av länets rika naturtillgångar och överskott av mänsklig arbetskraft.

Av ovan anförda skäl fordras sålunda — parallellt med upprustningen av vägnätet i övrigt — en snabb utbyggnad av Graddisvägen, som dock uppenbarligen inte i sin helhet kan finansieras inom ramen för ordinarie medel.

Med hänsyn till storleken av det belopp, som erfordras för nybyggnad av sträckan Sädvaluspe—Graddis — 18 milj. kronor — och än mer när kostnaden för hela företaget — 31 milj. kronor — tages i betraktande, synes det inte heller tillrådligt att genomföra en etappvis utbyggnad. I sådant fall måste man nämligen räkna med betydande ränteförluster, eftersom några egentliga trafikvinster inte skulle uppstå, förrän hela företaget genomförts och förbindelsen västerut öppnats.

Omvänt skulle en tidsmässigt i möjligaste mån koncentrerad utbyggnad medföra

att inlandskommunernas näringsliv utan tidsutdräkt ges den stimulans om vars behov ingen diskussion torde råda;

att nedlagda kostnader snabbt förräntas; samt

att trafikmängden på vägen redan från början når en ur räntabilitets-synpunkt acceptabel nivå.

Den nuvarande trafiken på vägdelen Arjeplog—Sädvaluspe är av naturliga skäl ringa, men torde, när Graddisvägen färdigställts, komma att öka successivt. Utbyggnaden av delen Arjeplog—Sädvaluspe kan därför utsträckas längre i tiden än nybyggnadsdelen. På grund härav torde förbättringsarbetena på den förstnämnda vägsträckan kunna bestridas med ordinarie medel.

Av de uppgifter som vägförvaltningen lämnat framgår att de tekniska förutsättningarna i och för sig medger snabb utbyggnad av vägen. Byggnadstiden kan sålunda utan svårighet nedbringas till 3 år, vilket torde få anses uppfylla kraven på snabb förräntning av nedlagda medel.

Förutsatt att erforderliga medel ställes till förfogande så att projektet kan påbörjas under 1962, synes medelsfördelningen i huvudsak böra ske enligt följande tidsschema:

År	1962	1963	1964	1965	Summa
Milj. kronor .....	2	6	6	4	18

Det kan synas nära till hands att utnyttja Graddisvägen såsom objekt för beredskapsarbete. Av tidigare anförda skäl — och med särskilt understrykande av de sociala och ekonomiska fördelar, som ett *snabbt* realiserande av projektet skulle medföra — anser vi dock denna arbetsform mindre lämplig i förevarande fall.

På grund härav bör enligt vår mening inte förutsättas, att mera än högst en tredjedel av företaget genomföres såsom beredskapsarbete och då endast under förutsättning att arbetet — beroende på konjunkturläget — drives parallellt såsom beredskapsarbete och arbete i öppna marknaden.

### Sammanfattning

Såsom vi redan inledningsvis framhållit är behovet av en mellanriksväg genom södra Norrbotten till Norge i och för sig omedelbart. Av ovan anförda skäl bidrar varje års försening av detta snart hundraåriga projekt att ytterligare förvärpa det redan nu prekära sysselsättnings- och försörjningsläget i det norrbottniska inlandets skogskommuner. Utom sysselsättningsproblemen är uttunnningen av glesbygdsbefolkningen och näringslivets ensidiga struktur det allt överskuggande problemet för befolkningen i denna del av länet. Att tillkomsten av den föreslagna mellanriksvägen verksamt skulle bidra att lösa dessa problem torde vara ställt utom allt tvivel.

Graddisvägen är enligt vår mening av grundläggande betydelse för utvecklingen av näringslivet i Norrbottens södra inland liksom för angränsande delar av Västerbotten. Projektet bör därför snarast förverkligas. Detta kan emellertid icke ske med anlitande av ordinarie anslag eller genom att vägen bygges såsom beredskapsarbete.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta

att en mellanriksväg skall byggas från Sädvaluspe till Graddis under åren 1962—1965, samt

att för budgetåret 1961/62 anvisa 2 milj. kronor för ifrå-  
gavarande ändamål.

*Olof Wiklund*

i Öjebyn

*Annie Jäderberg*

*Ragnar Lassinantti*

*Ingvar Svanberg*

*John G. Löfroth*

*Harald Larsson*

*Märta Boman*

i Hedenäset

Översiktskarta utvisande läge av  
föreslagna mellanriksväg  
Södvaluspe - Graddis

