

Nr 179

Utlåtande i anledning av väckta motioner om byggande av en mellanriksväg från Sädvaluspe i Sverige till Graddis i Norge.
(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Grym m. fl.* (I: 239) och den andra inom andra kammaren av herr *Wiklund i Öjebyn m. fl.* (II: 347), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att en mellanriksväg skall byggas från Sädvaluspe till Graddis under åren 1962—1965 samt för budgetåret 1961/62 anvisa 2 milj. kronor för ifrågavarande ändamål.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Helmer Persson* och *Öhman* (I: 139) och den andra inom andra kammaren av herrar *Holmberg* och *Nilsson* i Gävle (II: 165) hemställts, att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om snabba åtgärder — helst förslag redan till innevarande riksdag — i syfte att åstadkomma en mellanriksväg från Arjeplogs kommun till Norge.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II: 347 och II: 165.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen samt länsstyrelsen i Norrbottens län.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar om att styrelsen genom skrivelse den 30 april 1959 till Kungl. Maj:t överlämnat en inom styrelsen utförd utredning angående vägförbindelserna mellan de nordliga delarna av Sverige och Norge. I skrivelsen hade styrelsen angående företagets finansiering uttalat att bärande motiv saknades för särskilt anslag för ändamålet. Frågan om företagets realiserande borde lösas i den för vägbyggnadsärenden stadgade ordningen, d. v. s. i flerårsplanerna, samt inom ramen för de resurser som kunde komma att ställas till vägväsendets förfogande.

Sagda utredning har senare av Kungl. Maj:t överlämnats till bl. a. länsstyrelsen i Norrbottens län att tagas i beaktande vid flerårsplanernas upprättande.

I den genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut den 20 januari 1961 fastställda flerårsplanen för byggande av länsvägar i Norrbottens län under

perioden 1961—1965 har den blivande mellanriksvägen intagits med ett mindre belopp, nämligen 3 mkr år 1965. Avsikten härmed har enligt styrelsen närmast varit att ge möjlighet till företagets planering samt att ha det tillgängligt som reserv ur arbetsmarknadssynpunkt, för den händelsen det skulle bli nödvändigt att med medel vid sidan av ordinarie anslag företaga en utbyggnad i snabbare takt än enligt flerårsplanerna.

De totala kostnaderna har beräknats till 31 mkr, varav 13 mkr avser höjning av standarden på länsväg 622 Arjeplog—Sädvaluspe. Resterande belopp, 18 mkr, avser nybyggnad mellan Sädvaluspe och riksgränsen vid Graddis.

Under hänvisning till det anförda förordar styrelsen att förevarande motioner icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Arbetsmarknadsstyrelsen erinrar om att den till Kungl. Maj:t den 25 september 1959 avgivit utlåtande över den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda utredningen angående vägförbindelserna mellan de nordliga delarna av Sverige och Norge samt anför därefter följande.

Denna utredning innefattade flera vägföretag, däribland den i de föreliggande motionerna åsyftade mellanriksvägen från Arjeplog över Sädvaluspe till Norge.

I fråga om inverkan på förutsättningarna för industrins lokalisering ansåg sig styrelsen kunna i huvudsak instämma i vad som anförts i den näringsgeografiska undersökning, som ingick i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning.

Styrelsen utgick från att särskilt anslag till de i utredningen innefattade vägarbetena icke komme att uppföras på riksstaten samt förordade med hänsyn till sysselsättningssynpunkterna att förberedelser gjordes för att bedriva arbeten på något av dessa vägföretag i den turordning som de enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömande komme att upptagas i flerårsplan.

I den fastställda flerårsplanen för länsvägar i Norrbottens län för åren 1961—1965 har upptagits arbeten å vägen Arjeplog—Graddis, varvid företaget beräknats påbörjas år 1965 och 3 miljoner kronor beräknats för sistnämnda år. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedriver planeringsarbetet i sådan takt att arbeten på vägföretaget kan tidigareläggas, om behov uppstår att de utföres för sysselsättning av arbetslösa. En del av ombyggnadsarbetena på sträckan Arjeplog—Sädvaluspe har bedrivits som beredskapsarbete.

Behovet av beredskap mot arbetslöshet bedömes av arbetsmarknadsstyrelsen alltjämt ge anledning till att planering av vägarbeten i Norrbottens län bedrivs såväl inom som utom ramen för den fastställda flerårsplanen.

Eftersom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom intagandet i flerårsplan av arbeten å vägen Arjeplog—Graddis synes ha tagit principiell ställning till företagets utförande, finner arbetsmarknadsstyrelsen ur de synpunkter styrelsen har att företräda lämpligt, att planeringsarbetet bedrivs så att företagets utförande kan tidigareläggas i den mån behov härav ur sysselsättningssynpunkt kan komma att föreligga.

Huruvida arbetet i annan ordning än som beredskapsarbete hör utföras tidigare än som fastställts i flerårsplanen, är en avvägningsfråga av transportekonomisk och kommunikationsteknisk art och med hänsynstagande till

olika väginvesteringars inbördes angelägenhet, som väsentligen faller utanför arbetsmarknadsstyrelsens bedömning.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, som i ärendet inhämtat yttranden från *länsvägnämnden* samt *Arjeplogs och Arvidsjaurs kommuner*, hänvisar bl. a. till sitt den 9 november 1959 avgivna yttrande över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förenämnda utredning.

Länsstyrelsen förklarar sig helt dela motionärernas uppfattning angående behovet av snara åtgärder för att förverkliga det nära hundraåriga förslaget om en mellanriksväg till Norge över Sädvaluspe till Graddis och vitsordar de motiv som förslagsställarna åberopat härför. Beträffande vägprojektets historiska bakgrund erinras om att Arjeplogs kommun under 1800-talet hade livliga handelsförbindelser och även befolkningsutbyte med Norge, dit avstånden var betydligt kortare än till handelsplatserna vid de svenska kuststäderna. När det svenska kommunikationsnätet med landsvägar och järnvägar blev utsträckt även till Norrbotten, ledde detta till en förskjutning av Arjeplogbygdens gamla handelsförbindelser från Norge till den svenska ostkusten. Unionsupplösningen mellan Sverige och Norge torde även ha bidragit till att kommunikationsbehovet över gränsen föll tillbaka.

De senaste årtiondenas språngartade utveckling av transportmedlen säges emellertid ha medfört en ny förskjutning av handelsvägarnas utformning och lokalisering. Därvid har den ekonomiska dragpunkten för inlandsbygderna ånyo kommit att ligga i västlig riktning mot isfria hamnar med kringliggande handelsområden. På grund av bristen på en mellanriksväg i Norrbotten kan dock enligt länsstyrelsen de kulturella och handelsekonomiska vinster, som kommunikationsmedlen numera ger möjlighet till, inte utnyttjas.

Länsstyrelsen framhåller vidare att Graddisvägen inte kan betraktas såsom någon enbart lokal vägfråga och inte heller som någon fråga av betydelse endast för Norrbotten; detta så mycket mindre som projektet berör väsentliga delar av Västerbottens län.

I anslutning härtill framhålles också att på hela sträckan mellan Treiksröset och Tärna — fågelvägen ca 450 km — landsvägsförbindelse f. n. saknas, medan däremot inom samma avstånd söderut från Tärna finns två mellanriksvägar i Västerbotten och sju i Jämtland.

Beträffande motionernas redogörelse för den föreslagna mellanriksvägens *skogliga och skogsindustriella nytta* uttalar länsstyrelsen följande.

Med vitsordande av de argument, som därvid åberopats och som detaljbelysts i länsstyrelsens remissyttrande av den 9 november 1959, vill länsstyrelsen endast tillfoga att den av motionärerna omnämnda, nybyggda spånplattfabriken i Rognan för närvarande har en årskapacitet av i runt tal 13 000 m³ plattor, motsvarande en årlig råvaruåtgång av ca 33 000 kubikmeter travat mått (m³t). Fabrikshallen är emellertid byggd för dubbel produktion och fabriken kommer i nästa utbyggnadssteg att förbruka ca 66 000

m³t råvara, huvudsakligen i form av björkvirke. Skillnaden — 33 000 m³t — kan enligt fabriksledningens uppgifter icke anskaffas inom nuvarande inköpsräjong. Under förutsättning att Graddisprojektet förverkligas innan den norska fabriken hunnit upparbeta nya marknader för sin råvaruanskaffning, torde därigenom nya avsättningsmöjligheter komma att öppna sig för lövskogstillgångarna inom vägens svenska influensområde.

Att tillkomsten av en väg över Sädvaluspe—Graddis inom kort skulle medföra en fördubbling och på längre sikt en flerdubbling av de nuvarande turistinkomsterna i Arjeplogs kommun, anser länsstyrelsen vara ställt utom allt tvivel och anför bl. a. härom följande.

Hur stora dessa inkomster för närvarande är undandrar sig i brist på grundliga ekonomiska utredningar ett säkert bedömande. Turisternas antal kan man med ledning av utfärdade fiskekort någorlunda bedöma, men det är svårt att beräkna deras genomsnittliga vistelsetid inom orten. Utgår man emellertid från att denna tid utgör en vecka och dagsutgiften erfarenhetsmässigt sättes till 20 kronor per person samt antalet besökare uppskattas till 10 000, erhålles en bruttoinkomst av 1,4 miljoner kronor av turismen per år.

Som jämförelse kan nämnas att Umbukta tullstation vid vägen Tärnaby—Mo i Rana i Västerbottens län för närvarande under juli månad trafikerades av omkring 7 000 motorfordon, motsvarande ca 20 000 turister. Om Graddisvägen öppnas kan detta antal beräknas öka med minst 50 procent på grund av att nya rundresemöjligheter skapas; bland annat genom anknytning av turistströmmen från den finska delen av Nordkalotten över den nyöppnade bilfärjeleden Gamla Karleby—Skelleftehamn. Det torde därför inte vara alltför optimistiskt att räkna med att Graddisvägen under juli månad redan från början kommer att trafikeras av minst 10 000 turistbilar, motsvarande ca 30 000 personer. Dessa kommer att huvudsakligen utgöra ett nytillskott till det nuvarande antalet besökare i Arjeplogsfjällen.

För denna nya kategori besökare torde det dock icke vara realistiskt att räkna med mer än tre dygns uppehåll per person, motsvarande en sammanlagd turistinkomst av 1,8 miljoner kronor under juli. Denna månad svarar erfarenhetsmässigt för ca 60 procent av det totala antalet turister under året. Med denna beräkningsgrund skulle Graddisvägens turistiska nytta kunna värderas till storleksordningen 3 miljoner kronor per år; den väntade ökningen av antalet inregistrerade bilar under den tid som återstår tills vägen är färdig oräknad.

Vidare bör understrykas, att en eventuell turistanläggning på kalfjället intill vägen torde komma att medföra en ytterligare ökning av turistströmmen; en anläggning som för övrigt — i likhet med den finska Kilpisjärvi-stationen, vilken som bekant också ligger vid mellanriksväg till Norge — kommer att kunna hållas öppen året runt.

Efter att ha berört den föreslagna mellanriksvägens betydelse för samerna ingår länsstyrelsen på de militära aspekterna och framhåller därvid att skäl kan anföras såväl för som mot en mellanriksväg över Graddis. Fördelarna anses emellertid vara övervägande, bland annat med hänsyn till att en positiv närings- och befolkningsutveckling inom de berörda inlandskommu-

nerna självfallet är önskvärd även ur militär synpunkt. Några militära hinder av det slag, som motionärerna åsyftat föreligger sålunda icke. Tvärtom överensstämmer de civila och militära önskemålen beträffande denna väg på ett för båda parter glädjande sätt.

Med starkt understrykande av de skäl som motionärerna anfört för att fullfölja utbyggnaden av Graddisvägen under perioden 1962—1965 framhåller länsstyrelsen beträffande finansieringssättet och speciellt i fråga om avvägningen mellan beredskapsarbete och arbete i öppna marknaden följande.

Länsstyrelsen vill i och för sig inte motsätta sig att projektet genomföres såsom beredskapsarbete; detta dock endast under nedan angivna förutsättningar, nämligen:

- att* arbetet prioriteras på så sätt att det kan bedrivas kontinuerligt utan konjunkturbetonade totalstopp och fullföljas under perioden 1962—65;
- att* sommararbeten få bedrivas med så stor styrka att a) putsning av färdigställda delar kan ske efter hand b) förberedelser för vinterns arbeten kan äga rum med ca 30 man sommartid;
- att* vägen i sin helhet kan grovbrytas så snabbt, att den kan öppnas för trafik vintertid redan under tredje eller fjärde säsongen;
- att* medel ställes till förfogande för beläggning av sträckan i sin helhet, aningen i etapper eller sedan vägen helt färdigställts;
- att* om konjunkturläget eller andra skäl skulle komma att föranleda att beredskapsarbetet helt nedlägges, vägen kan fullbordas genom tillskott av ordinarie medel utanför flerårsplanen.

Länsstyrelsen förklarar sig slutligen till fullo instämma i motionernas sammanfattande slutsats att Graddisvägen är av grundläggande betydelse för utvecklingen av näringslivet i Norrbottens södra inland liksom för angränsande delar av Västerbotten. Länsstyrelsen säger sig därutöver — under hänvisning till vad länsstyrelsen anfört beträffande den föreslagna vägens betydelse ur turistisk och allmän kommunikationssynpunkt — ytterligare vilja fästa statsutskottets uppmärksamhet på att förverkligandet av Graddisprojektet bör betraktas inte bara såsom en kombinerad läns- och riksfråga utan även såsom en samnordisk angelägenhet av största vikt.

Länsvägnämnden samt Arjeplogs och Arvidsjaurs kommuner understryker också i sina yttranden vikten av att utbyggnaden snarast kommer till stånd.

Utskottet. Den 30 april 1959 framlade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den utredning angående vägförbindelserna mellan de nordliga delarna av Sverige och Norge, som styrelsen av Kungl. Maj:t den 29 juni 1956 anbefallt verkställa — efter samråd med vederbörande myndigheter och kontakt med den norska statliga vägmyndigheten. Samarbete hade under utredningsarbetet ägt rum med länsstyrelserna och skogsvårdsstyrelserna i Norrbottens

och Västerbottens län. Dessutom hade genom statens skogsforskningsinstitut på uppdrag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utförts vissa beräkningar rörande virkesförråd och möjlig avverkning inom närmast berörda länsdelar. I samband med framläggandet av förenämnda utredning och den analoga undersökning som genomförts på norsk sida gjordes av representanter för de båda ländernas vägmyndigheter ett gemensamt uttalande angående de behandlade vägfrågorna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fann det, efter en redovisning av de på respektive projekts bedömning inverkan faktorerna, icke vara möjligt att i dåvarande läge tillräckligt motivera de investeringar som krävdes för genomförandet av något av de diskuterade företagen. Med hänsyn härtill och under beaktande jämväl av vad i 1959 års statsverksproposition i samband med vägplanens framläggande anförts rörande den fortsatta väguppbyggnaden saknades enligt styrelsen bärande motiv för särskilt anslag till utbyggnad av vägarna i fråga. Dessa utgjordes av förutom det nu aktuella projektet ytterligare fem alternativ, alla avseende vägar som på svensk sida vore belägna i Västerbottens län.

Styrelsen framhöll emellertid också att — sett på längre sikt — skäl av social och kulturell art kan åberopas, vilka i förening med betydelsen av vägförbindelser för att bryta berörda trakters isolering och skapa förutsättningar för ökad turisttrafik m. m. utgör motiv för utbyggnad av bl. a. den nu aktuella förbindelsen. Utskottet, som delar denna uppfattning, vill i sammanhanget vidare erinra om den betydelse för näringslivet och ur lokaliseringsynpunkt tillkomsten av en sådan förbindelse skulle få. Vid den resa i närmast berörda områden, som utskottet i anledning av förevarande motioner under april månad innevarande år företog, övertygades utskottet också om det behov som i och för sig föreligger av ifrågavarande mellanriksväg. Utskottet har emellertid, med hänsyn till nu rådande investeringsläge och med beaktande av de stora kostnaderna för projektets genomförande, icke funnit sig berett föreslå att i enlighet med motionärernas önskemål medel i särskild ordning ställes till förfogande för ändamålet. Frågan om utbyggnaden synes sålunda även i fortsättningen böra behandlas i den för prövning av vägärenden gällande ordningen. I anslutning härtill må f. ö. erinras om att förslaget numera intagits i flerårsplanerna för byggande av länsvägar i Norrbottens län — med påbörjande år 1965. Med hänsyn härtill finner utskottet det vara angeläget, att det redan pågående planeringsarbetet så bedrivs, att företagets utförande kan tidigareläggas i den mån behov härav ur sysselsättningssynpunkt kan komma att föreligga. Utskottet, som således intet har att erinra mot att utbyggnaden vid sådant förhållande påskyndas, kan dock icke finna det motiverat att på sätt länsstyrelsen i sitt yttrande över motionerna yrkat — uppställa särskilda villkor för arbetenas utförande i denna form — syftande till att genom en kombination av ordi-

narie medel och medel för beredskapsarbeten erhålla en på förhand tidsbestämd och koncentrerad utbyggnad.

Utskottet vill slutligen understryka nödvändigheten av att innan några mer omfattande utbyggnadsarbeten igångsättes bindande besked inlämtas från vederbörande myndigheter rörande en motsvarande utbyggnad på norsk sida.

Då i enlighet med det anförda utskottet icke kan biträda motionärernas yrkanden, hemställer utskottet,

I. att motionerna I: 239 och II: 347 icke må av riksdagen bifallas;

II. att motionerna I: 139 och II: 165 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anført rörande utbyggnaden m. m. av den planerade mellanriksvägen Sädvaluspe—Graddis.

Stockholm den 28 november 1961

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Näsström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, fröken Andersson, herrar Axel Johannes Andersson, Thun, Per Jacobsson, Fritz Persson, Ragnar Bergh, Nils Theodor Larsson, Mårtensson, Bengt Gustavsson, Herbert Larsson och Eric Carlsson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Gustafsson i Stockholm, Almgren, Nilsson i Göingegården, Andreasson, fröken Elmén, herrar Arvidson, Lassinantti, Larsson i Hedenäset, Johansson i Norrköping, Carbell, Gustafsson i Kårby, Löfroth och Nelander.

Reservation

av herr *Ragnar Bergh*.