

Nya malmfälten "krossa



OVAN TH – Sverigeleden och Banvallsleden har en välskyld delningspunkt i vackra Blådinge söder om Alvesta alldeles invid stranden av sjön Salen.

NEDAN TH – Runt Vättern-leden och Vättern-Sommenleden har fått en fin sträckning genom Borghamns by norr om Omberg.

NEDAN TV – Sverigeleden och flertalet andra leder i landet får nya fyrkantsstolpar för vägvisarna. Ibland flyttar man också över våra cykelskyltar, som här nära Storsjön i Jämtland.

längs Torneälven mellan Pajala och Vittangi (ca 11 mil) och här bor man överallt längs hela länsväg 395 – i en öppen och vacker kulturbygd.

Här skall nu dundra fram 90-tons malmtruckar var 4:e minut dygnet runt vid full produktion – precis utanför sovrumsfönstren. Går det att stå ut med sådant? Och att nästa år använda denna sträcka som cykelturistled är lika omöjligt. För att blicka omgivningen diskuteras nu diverse "miljövänliga" åtgärder, bl a eldrift på truckarna. Detta innebär att man lägger "bränslet" i skena på marken (hur nu det skall gå till) eller tar kraften via luftledning. Det minskar ju luftutsläppen, men allt annat kvarstår – inte minst trafikolycksriskerna.

Ny sträckning längs Muonioälven

Till nästa säsong tvingas vi alltså lägga om Sverigeleden radikalt här uppe. Det sker genom att vi nyttjar Rv 99 norr om Pajala (samhället berörs inte av malmtrafiken) ända upp till Karesuando. Varför vi inte tagit denna väg tidigare, beror på att den var grusväg när Sverigeleden kom till. Annars är den nog lika attraktiv (eller kanske ännu finare) som nuvarande sträckning – det var länge sedan vi färdades här. Rv 99 går utmed gränsen längs Muonioälven genom några mindre byar med viss turistservice och passerar i norr genom hela Karesuandos samhälle.

Problemet nu är att Kaunisvaara-gruvan ligger 20 km in även på denna väg. Det blir alltså att stå ut med truckarna till en början var 12:e minut, men senare alltså var 4:e under några år. För man planerar nämligen att bygga en väg över myrarna fram till Junosuando (streckad på kartan) inom tre år och då är ju problemen över – åtminstone för vår del. Och de 20 kilometrarna blir nog hanterbara – du hör ju truckarna på långt håll och kan lätt gå åt sidan. Men för lokalbefolkningen blir det inte roligt.

Vägarna här uppe i norr har alla imponerande vägnummer, men är som vilken mindre bilväg som helst i syd-Sverige. Öppna och trevliga landskap och visserligen genom avfolkningsbygder – men här uppe flyttar man inte på sig i onödan. Inom Pajala räknar man framöver med en tillväxt befolkningsmässigt. 2010 blev det +1 person, 2011 = +7. På 50-talet hade Pajala kommun 15.400 invånare – nu är siffran 6.300. År 2020 räknar man med 10.000.

Längre söderut då?

Jo, en hel del ändringar blir det även här. Man bygger om parkvägen längs hela älvstranden genom Kalix, vilket fordrar nyskyllning av Sverigeleden. Vid Övertorneå förbättras infarten söderifrån och norr om Piteå har man rustat upp gamla riks-13 (tack, tack) och lagt om vägsystemen, vilket fordrar en del omskyllning mellan Öjebyn och Kopparnäs.

SCS:s turistleder omfattar sedan länge hela riket och hänger dessutom samman i ett attraktivt nätverk. Men Sverige är ju inget statistiskt samhälle – det grävs, rivs och byggs överallt i ett alltmer accelererande tempo. Att våra leder därför skulle förväntas vara opåverkade är förstas ett önsketänkande. Vi gör (ibland tvingas till) mängder av förändringar varje år – men allra längst i norr har det länge varit lugnt. Men nu är radikala förändringar på gång även här.

● En av de största industrisatsningarna i landet görs nu i norra Norrbotten. Det är kanadensiska Northland Resources AB, som öppnar ny järnmalmgruva i dagbrott strax norr om Pajala i den lilla byn Kaunisvaara. Man tror på brytning under minst 40 år med en volym av ca 10 % av LKAB:s eller ca 5 miljoner ton per år. Just nu håller man bl a på och anställer truckförare. 3.000 har sökt de nu tillgängliga 200 jobben.

Det stora problemet här är förstas transporterna och varför vi svenskar inte själva förädlar våra naturtillgångar. LKAB skeppar ju ut all rå-

vara utan vidareförädling och i Pajala är det to m utläningar som skall ta hem vinsterna. Vad blir det då kvar till oss själva – en gigantisk miljöförstöring? Den nya gruvan i Pajala hotar nämligen att äventyra miljön i stora delar av Tornedalen och totalt slakta Sverigeledens nuvarande sträckning.

Man har utrett alternativ som järnväg ner till Övertorneå och järnväg på den finska sidan – men problemet blir då förstas att malmen sedan skall fraktas ut från Östersjön. Det som nu gäller är att transporten skall gå på lastbil till Svappavaara och där sedan omlastas på järnväg till Narvik. Och varför då inte i stället förlänga järnvägen från Svappavaara till den nya gruvan? Nej, det går förstas inte – denna skulle ta alldeles för lång tid att bygga och kineserna vill ha malmen nu omedelbart. Brytningen startar alltså redan i höst på "lägvarv" (1,5 miljoner ton per år), för att sedan öka succesivt.

Regeringen (Näringsdepartementet) har varit alldeles för passivt, enligt folk i bygden och varför vi skall sälja ut våra naturtillgångar i ett rasande tempo, begriper ju ingen. Samtidigt blir det alltså en fruktansvärd miljöförstöring för dem som bor

r" Sverigeleden



Inom Vilhelmina tätort har vi lagt om en sträcka och i Dalarna vid Torsång är det dags för en ny förändring. Två tredelade delningspunkter på ömse sidor om bron går samman till en fyrdelad norr om, vilket ger en fin passage genom själva byn och utmed sjön Runn. Nya delningspunkten vid Spraxkya blir oförändrad.

Inom Storstockholm har vi ändrat Sverigeledens väg genom Solna förbi Fotbollsstadion och Nynäsleden har fått ny sträckning förbi Globen Arena. I Göteborgsområdet bygger man flitigt norr om Gamlestaden och ute vid Gunnebo i Mölndal. I Västergötland sker en hel del förändringar – i Tiveden har tre delningspunkter sargats och utfarten från Askersund är helt ombyggd. Vid Göta kanal har flera förändringar skett – Västgötaleden har förlängts ner till Tåtorp och Sverigeleden går nu söder om sjön Viken över Brosundet. Delningspunkten inne i Hjo har äntligen rättats till och utfarten norrut från Karlsborg justeras i etapper, vartefter som man bygger ut bostadsområdet längs Vätterstranden. Trollhättan har byggt om sin utfart söder om stan och Sverigeleden har fått ny sträckning vid Hornborgasjön. Den nya delen längs V-leden mellan Dimbo och Tidaholm är nu också uppskyldad.

Ner mot Jönköping har Infarten från Bankebyrd på Runt Vättern-leden ändrats något. RV-leden + Vättern-Sommenleden har fått en ny jättefin passage strax norr om Omberg genom Borghamns samhälle och längs Banvallsleden från Halmstad upp mot länsgränsen har vissa förändringar skett. I söder slutligen har man byggt ny cykelväg norrut från Nybrostrand och denna passar oss förstas utmärkt. Infarten till Ystad utmed havet genom Sandskogen är också alldeles suverän.

Utöver dessa lite större insatser sker givetvis en mängd mindre åtgärder, som t ex på Kungsholmen i Stockholm, där vi ändrar succesivt allt eftersom byggena blir klara. □



(fp) trasslar

● Folkpartiet i Stockholm tycker att ökad framkomlighet gynnar alla trafikanter. Man har tagit fram en strategi för stadens starkt ökande befolkning. Man vill satsa på kollektivt, cykel och gångtrafik – ”samtidigt som man förändrar kapaciteten för biltrafiken”. Denna första del har vi inte sett mycket utav ännu – den senare låter ju mycket kryptisk.

I nästa avsnitt menar man då, att man vill höja trängselskatten och låta överskottet från denna tillfalla Stockholmsregionens trafiksatsningar (vi antar att man här menar nämnda kollektiva och miljövänliga), men först EFTER det att skatten finansierat Förbifart Stockholm. Men denna kommer ju då först att öka biltrafiken kraftigt överallt inom hela regionen – det verkar ju lite bakvänt. Är det inte bättre att först satsa dessa 50 miljarder på det kollektiva och på oss oskyddade – sedan kan man ju börja fundera på Förbifarten. Då minskar ju rimligtvis bilberoendet omedelbart och Förbifarten kanske då inte ens behövs? Skulle inte det vara bra (fp)? □