

Nr 75.

Av herr **Bergqvist m. fl.**, om ökat anslag till bidrag till byggande och förbättring av broar.

Den ökade trafikintensiteten på våra landsvägar ävensom landsvägstrafikens övergång i stor utsträckning till automobil- och bussdrift samt den därmed följande ökade belastningen av vägarna bl. a. i form av större hjultryck å vägunderlaget har fört med sig ett flertal nya och vittomfattande problem av ekonomisk innebörd. Ett av dessa, som behandlas i årets statsverksproposition, berör det allt mera ökade behovet av nybyggnad och förstärkning av broar å landets vägar, vilket behov av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en skrivelse av den 19 november 1934 förklaras alltjämt vara mycket stort trots den livliga verksamhet, som under de senaste åren rått inom detta område.

Ett annat dylikt problem, sammanhängande med ovan nämnda utveckling, berör nödvändigheten att med broar — och i flera fall synnerligen stora och dyrbara sådana — förse en del överfarter över vattendrag, där man under andra tids- och trafikförhållanden kunnat nöja sig med färjeförbindelser.

Man torde kunna påstå, att i ett mycket stort antal fall har trafiken, när det gäller en mängd av dessa vattenövergångar, sedan flera år tillbaka varit sådan med avseende på intensiteten samt fordonens mängd och tyngd m. m., att det varit väl försvarat, om ett utbyte redan för en del år tillbaka skett av de existerande färjorna mot broar. Och detta har även kunnat motiveras med de risker för trafiken och de icke sällan inträffade olyckshändelserna och olyckstillbudena vid färjövergångarna. Men framför allt har man som ett motiv kunnat peka på den trafikstockning och försening av trafiken, som är en allmänt förekommande företeelse vid de många mera tättrafikerade färjställen, där den existerande mer eller mindre omoderna överfartsanordningens kapacitet ej motsvarar behovet, eller där överförandet av fordon sker på bestämda tider med tämligen stora tidsintervaller, vilket också försenar trafiken. Och i detta hänseende kan man ha anledning framhålla, att den vägtrafikerande allmänheten i vår tid kan ha rätt framställa krav därpå, att de existerande trafikanordningarna, även vad det gäller överfart över vattendragen, ha en viss standard, så att följderna ej blir, att en i övrigt väl anordnad och mycket påkostad vägförbindelse drages ner till en lägre trafikstandard genom tillvaron av en vattenövergång med färja, där trafiken fördröjes genom omoderna anordningar m. m. och där den ökade färdhastigheten, som vunnits genom en väl utförd väganordning, reduceras genom en orimlig väntetid, lång överfartstid m. m.

Det, som här sagts, har gällt eller gäller särskilt ett flertal älvövergångar i Norrland. Som ett erkännande av att förhållandena utvecklats på detta

sätt och därigenom väl motiverat tillkomsten av nya brobyggen, kan man betrakta den omständigheten, att under de senaste tiderna, för att råda bot på existerande olägenheter, åstadkommits ett flertal stora brobyggen över norrländska älvar, även om detta brobyggande ej ännu fått en sådan omfattning, som ett hänsynstagande till här ovan framförda synpunkter skulle kunna motivera.

Med detta sistnämnda vilja vi ej påstå, att statsmakterna och resp. vägmyndigheter — utan något hänsynstagande till finansiella synpunkter — borde ha forcerat här nämnda brobyggande på sådant sätt, att under en kort period ett åstadkommande av broövergångar effektuerats på *alla* de ställen, där ett sådant byggande ur ovan nämnda synpunkter skulle kunnat anses motiverat. Tvärtom vilja även vi på denna punkt böja oss för det gamla visdomsordet: »Rom byggdes ej på en dag», och vi erkänna gärna, att staten och resp. vägdistrikt under senaste tider offrat mycket betydande summor för här nämnda ändamål, varigenom det här berörda trafikspörsmålet på en hel del ställen fått eller synes få en god och tillfredsställande lösning genom redan färdiga eller under byggnad varande broföretag.

Men även om vi erkänna detta, kunna vi likväl ej underlåta att framhålla, att på en eller annan punkt, särskilt inom det norrländska vägtrafiknätet, existera alltjämt färjeöverfarter över stora vattendrag, där trafiken är av en betydande omfattning och där olägenheterna med en alltjämt existerande färjeförbindelse äro synnerligen stora och där man alltså enligt vårt förmenande måste säga sig, att skälen för ett tämligen omedelbart behandlande av anslagsfrågan för ett brobyggande äro nog så vägande. När det gäller nämnda fall, har den, som känner de lokala förhållandena, mycket svårt att slå sig till ro med en förklaring, att en broförbindelse nog kommer till stånd någon gång i framtiden, då resp. broförslag hunnit avancera fram enligt en eventuellt existerande turlista till en placering, där utsikterna äro större för ett anslagsgivande för arbetet i fråga eller då statens finansiella möjligheter blivit större för ett tillmötesgående. Tvärtom måste man i dessa fall påstå, att det vore rimligt, om planerade brobyggen av detta slag — berörande stora huvudpulsådror och rikstrafikvägar samt avsedda att betjäna genomgångs- och lokaltrafik med stark trafikintensitet — borde få ha »förtursrätt» eller behandlas med hänsyn till angelägenhetsgraden framför brobyggen av mindre betydelse för trafiken.

Vi syfta här framför allt på vissa större brobyggen, som planerats över de norrländska älvarna och som avse att ersätta de nu existerande med hänsyn till trafikens omfattning synnerligen otillfredsställande färjeförbindelserna. Vi avse då främst de älvövergångar, som ingå i det landsvägsnät, vilket genomlöper de norrländska kusttrakterna och vilket utgör en förbindelseled, som förmedlar den långväga vägtrafiken från övriga Sverige upp till övre Norrland och dess gränstrakter mot Finland men som även samtidigt användes för den betydande lokala trafiken in till resp. städer och huvudorter, där jordbrukets och andra produkter från orten vinna avsättning.

Nämnda kustlandsvägssystem, sträckande sig ända upp till övre Norrland, passerar ett flertal större och mindre älvar och andra vattendrag. Efter hand ha större delen av nämnda övergångar å det norrländska kustlandsvägsnätet försetts med broanordningar — en del av dessa övergångar, exempelvis övergången över Kalixälven, har tillkommit under allra senaste tiden. Och dessutom pågår ytterligare brobyggande å detta landsvägsnät, så att man — under förutsättning att tillräckligt statsanslag kommer att anvisas — torde kunna antaga, att den tid icke kan vara så avlägsen, då man kan se fram mot ett lösande av brobyggnadsfrågan i avseende på större delen av de vattenövergångar, som möta under den långa kommunikationsvägen genom kustlandet från mellersta Sverige upp genom Norrland till gränsen mot Finland.

Men ännu saknas dock alltjämt broövergångar å nämnda vägnät på *några* ställen med betydande trafikintensitet och där det nödtvungna tillgripandet av de omoderna och tidsödande färjeförbindelserna måste betraktas som någonting mycket otillfredsställande, då det gäller en huvudtrafikled av stor betydelse för landet, landsdelen och för den lokala trafiken. Och med avseende på de vattenövergångar, som vi här avse, har, såvitt vi veta, den väckta frågan om åstadkommande av en broförbindelse ej ännu avancerat så långt, att man kan med någon bestämdhet säga, när statsbidrag kan erhållas, såvida ej riksdagen nu skulle kunna anslå tillräckliga medel för här nämnda ändamål.

Vi vilja här framhålla, att det icke kan anses som en orimlig begäran, att statsmakterna nu finna tiden vara inne att på något sätt medverka till, att denna för Norrland betydelsefulla trafikfråga inom en rimlig tid vinner sin lösning.

Som *ett* exempel på en sådan vattenövergång å nämnda kustlandsförbindelse, där frågan om åstadkommande av en broförbindelse enligt vårt förmenande är synnerligen trängande, vilja vi särskilt peka på passagen över Lule älv i närheten av Luleå stad, där trafiken över älven alltjämt under den tid, då isen ej håller, ombesörjes med färja. Det är en av de största älvövergångarna på den norrländska kustlandsvägen. Trafikintensiteten i form av bilar, bussar, åkdon av andra slag m. m. är synnerligen stor — åtminstone efter norrländska förhållanden — *dels* på grund av genomgångstrafiken, *dels* på grund av den lokala trafiken från de omkringliggande tätt bebyggda trakterna in till residensstaden. Det är också att märka, att frågan om åstadkommande av en broförbindelse över nämnda vattenpassage under långa tider varit under diskussion. Under tiden har brofrågan lösts, evad det gällt ett flertal andra broövergångar, där trafiken icke på långa vägar kan mäta sig med här nämnda trafik och där brobyggandet ej berört en större trafikled, vilket förhållandet är med avseende på här nämnda passage över Lule älv, vilken passage dessutom fått en ännu större betydelse därigenom, att den ligger intill en residensstad och huvudort för länet, med en befolkning av cirka 13¹/₂ tusen invånare.

Under de senare åren har emellertid den lokala opinion, som här krävt åstadkommande av en broförbindelse, fått en än starkare anslutning. Upprepade

uttalanden och framställningar gående i denna riktning ha gjorts av Luleå stad och Nederluleå kommun. Visserligen har under denna frågas behandling olika uttalanden framkommit om var bron över älven borde förläggas, men rörande behövligheten av en broförbindelse har däremot ej mer än en uppfattning kommit till synes.

Vi ha här som ett exempel velat peka på den här nämnda framställningen. För dess bifallande talar enligt vårt förmenande ett flertal av de motiv, som här förut berörts, exempelvis att tillvaron av en färjeförbindelse i stället för en broförbindelse ofta leder till trafikstockning och försening — vilket särskilt blir fallet då det gäller en intensiv trafik i närheten av ett stort samhälle. Det kan med avseende på denna färjövergång även påvisas, att olycksfall och trafiksvårigheter allt sedan lång tid tillbaka kunnat konstateras. Men under de senaste åren ha dessa missförhållanden förvärrats på grund av den tyngre och intensivare trafiken (speciellt busstrafiken) samt på grund av längre uppehållande av sjöfarten genom uppbrytande av isrännor m. m.

Vi ha här endast pekat på *ett* av de ställen på det norrländska vägtrafiknätet, där starka motiv kunna tala för, att brobyggnadsfrågan inom den närmaste tiden borde vinna sin lösning. Vi skulle kunna här peka på åtminstone ytterligare en älvpassage, liggande i en sydligare del av Norrland (vid Sandö i Västernorrland), där frågan om åstadkommande av en broförbindelse av här nämnt slag även är aktuell på grund av de trafiksvårigheter, som frånvaron av en bro medföra. Även på denna plats har frågan om statsanslag för bygandet icke ännu vunnit sin lösning. Men vi skola inskränka oss till det, som här anförts, vilket enligt vårt förmenande utgör tillräckligt motiv för, att riksdagen nu upptager denna fråga till en sådan behandling, att ett positivt resultat härav kan vinnas inom en rimlig tid.

Vi veta visserligen, att det spörsmål, som här behandlas, rör sig om en anslagsfråga av en betydande storlek, eftersom byggande av broar i Norrlands kustland i allmänhet kommer att beröra älvövergångar, där vattendragets bredd är betydande och där i övrigt vatten- och andra naturförhållanden äro sådana, att de medföra betydliga anläggningskostnader. Som belysande för detta förhållande kan också pekas därpå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enligt vad som meddelas i statsverkspropositionen (VI huvudtiteln sid. 43), genom en undersökning kommit till den uppfattningen, att kostnaden för vissa behövliga brobyggnadsarbeten (inklusive broförstärkningsarbeten) inom Kronobergs, Västernorrlands och Norrbottens län skulle draga en kostnad av ej mindre än 16 miljoner kronor, varjämte myndigheten i fråga uppskattat det behövliga beloppet för landet i sin helhet till bortåt 40 miljoner kronor.

Men dessa omständigheter — att brobyggen av här nämnt slag, särskilt i Norrland, draga med sig betydande kostnader — har även under gångna tider som en realitet mött de anslagsprövande myndigheterna. Men detta har ej avskräckt statsmakterna från att under gångna år medverka till det flertal av mycket betydande och dyrbara broanläggningar, som undan för undan kommit till stånd över de norrländska vattendragen — inom parentes må för

övrigt erinras därom, att dessa utgifter under byggnadsarbetets fortlöpande givit inkomst och arbete åt en betydande arbetsstyrka, som annars måste beredas sysselsättning och försörjning genom andra åtgärder från det allmännas sida.

Vid bedömande av anslagsfrågan bör man dessutom även kunna framhålla, att det nu endast gäller någon eller några få brobyggnader inom här nämnda rayon, eftersom byggnadsfrågan redan lösts för den större delen av nämnda vattenövergångar. Ävenså torde man kunna peka på, att kostnaderna för här nämnda brobyggnadsföretag kunna uppdelas på ett flertal årsanslag. Slutligen kan även framhållas, att kostnadsfrågan ej behövde te sig så synnerligen avskräckande, om den får ingå som ett led i den arbetslöshetsförsörjningsfråga, som alltjämt består och kommer att bestå för Norrlands del, även om det under senaste tider för vissa delar av nämnda landsdel inträtt något bättre konjunkturer inom nämnda område.

Med utgångspunkt från vad här framhållits, komma vi att här nedan påyrka, att riksdagen måtte för kommande budgetår ställa ett tillräckligt anslag till förfogande för fullföljande av det brobyggnadsprogram, som här förut något skisserats. Vi göra detta yrkande därför att — om ett sådant fullföljande skall kunna ske i någon rimlig utsträckning och möjliggöra ett påbörjande inom en någorlunda näraliggande tid av ett eller annat av de brobyggnadsföretag, som här ovan berörts — då måste något ökade anslag för detta ändamål lämnas av riksdagen. Detta framgår icke minst av det uttalande, som i statsverkspropositionen gjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken myndighet »med hänsyn till angelägenheten för vägtrafiken av att arbetenas utförande kan ske inom en ej allt för lång tidrymd» föreslagit ett årsbidrag till ombyggnad, förstärkning eller nybyggnad av broar med 3 miljoner kronor fr. o. m. budgetåret 1935/1936.

Vi ansluta oss till detta yrkande, även om vi misstänka, att även med ett sådant anslagsgivande man knappast kan åstadkomma ett brobyggande, som löser trafikfrågan i de här ovan nämnda fallen på ett fullt tillfredsställande sätt och med en sådan skyndsamhet, som vi helst skulle önska. Men vi ha i alla fall den uppfattningen, att med ett sådant ökat anslagsgivande kunde Kungl. Maj:t beredas möjlighet att särskilt reservera någorlunda rimliga anslag till vissa större planerade brobyggen, utan att dessa finge ingå i den egentliga länstilldelningen, vilken i allmänhet ej har den storlek att den medgiver anslagsgivande i någon större mån till de större brobyggen, som här avses. På detta sätt kunde kanske vissa större brobyggnadsprojekt av här nämnt slag lösas inom en någorlunda rimlig tid och alltså de mest trängande och nödvändiga samt av en stark folkopinion på mycket sakliga skäl grundade framställningarna om behövliga och nödvändiga brobyggen bringas till sin lösning.

Under återopande av det här anförda hemställes alltså,

att riksdagen måtte besluta öka det av Kungl. Maj:t föreslagna reservationsanslaget för *bidrag till byggande och för-*

bättring av broar för budgetåret 1935/1936 från 2 miljoner kronor med 1 miljon kronor till 3 miljoner kronor, att utgå av automobilskattemedel eller på sätt riksdagen finner lämpligt.

Stockholm den 22 januari 1935.

O. Bergqvist.

D. Hansén.

C. I. Asplund.

P. Sandström.

Nils Andersson.

Karl Aug. Johanson.

C. F. Carlström.

Nils Gabrielsson.

L. Tjällgren.