

Nr 45.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till vissa väg- och broföretag; given Stockholms slott den 27 september 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 september 1940.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 1 den 8 september 1939 framlagda förslag (sjätte huvudtiteln, punkt 1) anvisade 1939 års urtima riksdag å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 till nyanläggning och förbättring av vissa vägar och broar å landsbygden ett reservationsanslag av 5,000,000 kronor. Förslaget grundade sig på en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning om anvisande av 6,000,000 kronor till vägar och 500,000 kronor till broar. Arbetena avsågo anläggning och förbättring av vissa närmare angivna, för riksförsvaret betydelsefulla genomgående vägförbindelser, om vilkas utförande chefen för försvarsstaben gjort framställning hos styrelsen.

Bihang till urtima riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 45.

I skrivelse den 13 november 1939 hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att för budgetåret 1940/41 ytterligare 2,000,000 kronor måtte anvisas för påbörjande av vissa för riksförsvaret betydelsefulla väg- och broarbeten, till vilkas utförande de tidigare anvisade medlen icke varit tillräckliga. Av styrelsens skrivelse framgick, att sammanlagda kostnaden för berörda arbetsföretag beräknades till 4,225,000 kronor. Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade beloppet å 2,000,000 kronor anvisades sedermera — efter av Kungl. Maj:t därom framlagt förslag (1940 års sjätte huvudtitel, punkten 21) — av riksdagen under anslagsrubrik Bidrag till byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar. Anslaget avräknades mot automobilskattemedlen. Det kan i detta sammanhang slutligen erinras, att Kungl. Maj:t genom särskilda beslut den 27 oktober 1939 och senare till väg- och broarbeten, som voro av betydelse främst ur försvarsberedskapssynpunkt, av anslag till bidrag till byggande av broar, till bidrag till nyanläggning av landsvägar, till bidrag till nyanläggning av ödebygdevägar och till bidrag till vägförbättringsarbeten å landsbygden anvisat tillhoppa 3,622,000 kronor.

I skrivelse den 7 september 1940 har *överbefälhavaren över rikets försvarskrafter* meddelat, att de mest påtagliga bristerna på de för krigsmaktens koncentrerings erforderliga vägarna numera avhjälpes med de för ändamålet anvisade medlen. Vissa kortare vägsträckor på en i skrivelsen närmare angiven väg vore emellertid av sådan beskaffenhet, att de icke motsvarade de krav, som ur militär synpunkt måste ställas på dem. I skrivelsen angivas de arbeten, som ytterligare borde utföras. Kostnaderna för desamma äro beräknade till sammanlagt 1,150,000 kronor.

I samma skrivelse har *överbefälhavaren* vidare meddelat, att två ytterligare arbetsföretag, vilka emellertid icke varit upptagna i tidigare gjorda framställningar om anvisande av medel för väg- och broföretag, borde komma till stånd på grund av sin militära betydelse. Det ena företaget avser byggande av en närmare angiven väg, varigenom en behöflig komplettering av det inom visst försvarsområde befintliga vägsystemet skulle erhållas. Det andra företaget åsyftar byggande av en fast broförbindelse över Lule älv vid Boden. Kostnaderna äro beräknade till för vägföretaget 465,000 kronor och för broföretaget 200,000 kronor.

Av de ifrågasatta arbetena förutsättas samtliga utom broföretaget vid Boden skola utföras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi. Broföretaget skulle däremot komma till stånd genom försorg av arméförvaltningens fortifikationsstyrelse.

Överbefälhavaren hemställer, att av innevarande års urtima riksdag måtte för här angivna olika ändamål äskas ett anslag å sammanlagt 1,815,000 kronor.

Det kan här nämnas, att *överbefälhavaren* i sin skrivelse meddelat, att utöver de här åsyftade arbetena vissa ytterligare, för riksförsvaret betydelsefulla kompletteringar av vägnätet återstode, men att *överbefälhavaren* främst av ekonomiska skäl icke ansett sig böra föreslå arbetenas omedelbara utförande. Hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade emellertid *överbefäl-*

havaren hemställt, att för dessa arbetens utförande medel måtte upptagas i styrelsens anslagsäskanden för nästa budgetår.

En närmare redogörelse för innehållet i överbefälhavarens skrivelse utöver vad här lämnats torde icke lämpligen böra ske till statsrådsprotokollet utan riksdagens vederbörande utskott torde erhålla erforderliga uppgifter genom skrivelsen, som kommer att tillhandahållas utskottet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har den 24 september 1940 avgivit utlåtande över framställningen i vad avser de arbeten, som skulle utföras av styrelsen. I utlåtandet har styrelsen meddelat, att kostnaderna för dessa arbeten vore av styrelsen beräknade på sätt som framginge av överbefälhavarens skrivelse. Enligt styrelsens mening vore bidrag från vederbörande vägdistrikt till tekniska byggnadskostnader sannolikt icke att påräkna till något av arbetsföretagen utan kostnaderna torde få helt bestridas av statsmedel. För det fall att de för arbetena äskade medlen, 1,615,000 kronor, anvisades, hemställde styrelsen, att desamma måtte ställas till styrelsens förfogande på liknande villkor, som gällde för tidigare anvisade anslag till nyanläggning och förbättring av för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar.

Beträffande de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åsyftade villkoren torde jag få hänvisa till redogörelsen under förutnämnda punkt 21 i årets sjätte huvudtitel.

Härjämte torde jag även få anmäla fråga om utförande av en broförbindelse över Lule älv i närheten av Luleå. Till en början torde jag få erinra om följande.

Genom utslag den 28 januari 1935 ålade länsstyrelsen i Norrbottens län de väghållningsskyldiga i Nederluleå tingslags väghållningsdistrikt att mot erhållande av det statsbidrag, som kunde komma att beviljas, bygga och för framtiden underhålla bro över Lule älv med tillfartsvägar vid Gäddviks färjställe i enlighet med en av majoren H. Nilson upprättad arbetsplan med däri av Norrbygdens vattendomstol i utslag den 10 september 1934 föreskrivna ändringar. Sedan besvär anförts över länsstyrelsens utslag i ärendet, fann regeringsrätten den 30 mars 1936 ej skäl att göra ändring i länsstyrelsens utslag. Kostnaderna för broföretaget beräknades till 1,105,700 kronor, därav för brobyggnaden 1,026,000 kronor samt för tillfartsvägarna 79,700 kronor. I utlåtande den 9 september 1936 tillstyrkte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en av vägdistriktet gjord framställning om statsbidrag med 90 procent av den beräknade kostnaden för utförande av broförbindelsen över Lule älv vid Gäddviks färjställe. Genom beslut den 20 november 1936 fann Kungl. Maj:t, enär frågan om statsbidrag till byggande av bro över Lule älv vid dess mynning icke lämpligen borde avgöras, förrän ytterligare utredning blivit verkställd rörande sättet och kostnaden för byggande av bro över nämnda älv vid Bergnäset, vad i ärendet förekommit för det dåvarande icke föranleda annan Kungl. Maj:ts åtgärd än att Kungl. Maj:t bemyndigade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa erforderliga grundundersökningar för att upprätta arbetsplan till byggande av bro över Lule älv vid Bergnäset. Väg- och vatten-

byggnadsstyrelsen upprättade därefter ett i två alternativ utfört förslag till dylik bro, dagtecknat den 7 oktober 1937. Genom beslut den 10 juni 1938 förklarade sedermera Kungl. Maj:t vägdistriktets framställning icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd, varjämte Kungl. Maj:t förordnade, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till bro vid Bergnäset skulle överlämnas till länsstyrelsen i Norrbottens län för den handläggning, som kunde på länsstyrelsen ankomma.

Genom utslag den 17 mars 1939 förpliktade därefter länsstyrelsen Luleå stad och Nederluleå vägdistrikt att emot erhållande av det statsbidrag, som kunde utverkas, var inom sitt område bygga bro till 12 meters bredd över Lule älv vid Bergnäset jämte tillfartsvägar i huvudsaklig överensstämmelse med alternativ I i det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 7 oktober 1937 upprättade förslaget. Kostnaderna för broföretaget beräknades vid arbetsplanens uppgörande till, bortsett från marklösen m. m., 3,768,000 kronor, därav för brobyggnaden 3,560,000 kronor och för tillfartsvägarna 208,000 kronor. I skrivelse till länsstyrelsen den 2 mars 1939 meddelade emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att kostnaden för företaget, utöver marklösen m. m., borde med hänsyn till den förhöjning byggnadskostnaderna sedermera undergått beräknas till 3,975,000 kronor, därav 3,750,000 kronor för brobyggnaden och 225,000 kronor för tillfartsvägarna. I gemensam skrivelse den 27 maj 1939 hemställde därefter Luleå stad och Nederluleå vägdistrikt, att Kungl. Maj:t måtte av anslaget till statliga beredskapsarbeten bevilja staden och vägdistriktet statsbidrag med 95 procent av den beräknade kostnaden för brobyggnaden jämte tillfartsvägar ävensom att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utföra arbetet. I utlåtande över framställningen den 27 juni 1939 anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att en broförbindelse över Lule älv i närheten av dess mynning måste anses nyttig och nödig för den allmänna samfärdseln, och att ett utförande med bidrag av statsmedel av en sådan broförbindelse över Lule älv för det dåvarande icke torde kunna komma till utförande annat än vid Bergnäset. På grund härav tillstyrkte styrelsen, att till utförande av broförbindelsen vid Bergnäset måtte utgå statsbidrag med 95 procent av den beräknade kostnaden. Framställningen är beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

I skrivelse den 20 augusti 1940 har *överbefälhavaren över rikets försvarskrafter* hemställt, att erforderliga medel måtte ställas till förfogande för utförande med största möjliga skyndsamhet av en broförbindelse över Lule älv. Till stöd härför har överbefälhavaren framhållit olika militära skäl. Beträffande dessa torde jag få hänvisa till handlingarna. Vad angår frågan om brons belägenhet har överbefälhavaren förordat, att bron förläggas vid Gäddviks färjställe och till stöd härför bland annat framhållit, att detta alternativ erbjöde möjligheter att avsevärt nedbringa tiden för arbetets färdigställande och att en bro vid nämnda plats komme att bli mindre sårbar än en bro vid Bergnäset.

Över framställningen har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den 24 augusti 1940 avgivit utlåtande. Styrelsen har till en början meddelat, att byggnads-

tiden för en bro vid Gäddviks färjställe beräknades, därest arbetena forcerades i största möjliga utsträckning och under förutsättning, att arbetena kunde påbörjas före vinterperioden, till något över ett år. För en bro vid Bergnäset skulle byggnadstiden även vid största möjliga forcering bliva åtminstone dubbelt så lång, sannolikt ännu längre. I anslutning härtill uttalar styrelsen, att, därest en brobyggnad vid nuvarande tidpunkt skulle komma till stånd, densamma borde förläggas till Gäddviks färjställe. I fråga om kostnaderna för de olika broalternativen har styrelsen anfört:

Kostnaden för anläggning av ifrågavarande broförbindelse beräknas bliva väsentligt högre än tidigare på grund av inträdd höjning i materialkostnader och arbetslöner. Därest broarbetena därjämte skola forceras för broförbindelsens färdigställande på kortast möjliga tid, kommer kostnaden ytterligare att stegras. Sålunda beräknas kostnaden för utförande av broförbindelsen vid Gäddviks färjställe numera till 3.1 miljoner kronor vid forcerat utförande, i vilken kostnad ingår kostnaden för omläggning av vägen Gäddvik—Notviken med 450,000 kronor. Sistnämnda arbeten torde icke nödvändigtvis behöva utföras i samband med bronns byggande, vid vilket förhållande det för företagets genomförande erforderliga medelsbehovet skulle minskas till 2.65 miljoner kronor.

Det synes enligt styrelsens mening icke skäligen kunna förutsättas, att vederbörande vägdistrikt skall bidra med sedvanlig bidragskvot till kostnaden för företagets utförande under nu föreliggande förhållande, varigenom kostnaden beräknas bliva så väsentligt mycket högre än tidigare. Skäligheten torde snarare tala för att vägdistriktets bidrag beräknas efter den kostnad, som låg till grund för den tidigare framställningen i ämnet. Då emellertid broförbindelsens färdigställande kan komma att väsentligt fördröjas, därest bidrag till kostnaden för densamma överhuvud taget skall utgå från vägdistriktet, synes vid broförbindelsens utförande under nuvarande förhållanden kostnaden härför helt böra bestridas av statsmedel. Vägdistriktet förutsättes därvid komma att ställa erforderlig mark kostnadsfritt till förfogande.

Under framhållande, att medel för kostnadernas bestridande icke torde kunna erhållas på annat sätt, än att riksdagen anvisar särskilt anslag till broförbindelsens utförande hemställer styrelsen, att ett reservationsanslag av 2.65 miljoner kronor äskas av innevarande års urtima riksdag.

Vidkommande fråga om sättet för arbetets utförande anser styrelsen med hänsyn till företagets omfattning samt angelägenheten av att erhålla företaget färdigställt snarast möjligt ävensom till den betydande kapitalinsatsen av statsmedel erforderligt, att åt styrelsen anförtros att låta ombesörja företagets utförande.

Enligt en vid styrelsens utlåtande fogad promemoria framgår bland annat, att kostnaderna för utförande av broförbindelsen vid Bergnäset numera beräknas till följande belopp:

	Kronor
Tillfartsvägarna åt Luleåsidan	100,000
» » Bergnässidan	300,000
Brobyggnaden	5,800,000
	Summa kronor 6,200,000

I utlåtande den 2 september 1940 har *länsstyrelsen i Norrbottens län* till en början erinrat om att länsstyrelsen tidigare i olika sammanhang framhållit, att en bro över Lule älv i dess nedersta lopp utgjorde ett synnerligen angeläget behov. I anslutning härtill uttalar länsstyrelsen, att denna flodövergång torde vara den enda på riksvägen Stockholm—Haparanda, som ännu icke hade sin brofråga ordnad. Länsstyrelsen anför härefter:

För Gäddviksprojektet hava de hörda myndigheterna på sin tid föreslagit statsbidrag med 90 procent och för Bergnäsprojektet med 95 procent. Detta avsåg byggnadskostnader motsvarande ungefär hälften av de nu gällande. Lika med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser länsstyrelsen, att vägdistriktets andel i byggnadskostnaden skäligen icke bör beräknas på större belopp än de, som voro kända vid tiden för länsstyrelsens åläggande. Rättvisan torde snarare tala för att något bidrag till kostnaden icke utgår från vägdistriktet med hänsyn bland annat till den korta tid, som den av försvarssynpunkter betingade forcerade arbetstakten kräver. I fall bro vid Gäddvik kommer till stånd i denna ordning, torde emellertid underhållet av bron böra påvila vägdistriktet efter vanliga grunder.

I anslutning härtill hemställer länsstyrelsen att, därest ur försvarets synpunkt en broförbindelse vid Gäddviks färjställe nu omedelbart borde komma till stånd, kostnaderna för detta broföretag helt anvisades av statsmedel. Länsstyrelsen säger sig i detta sammanhang emellertid vilja bringa i Kungl. Maj:ts erinring, hurusom Luleå stad och Nederluleå vägdistrikt sedan Kungl. Maj:t år 1938 lämnat vägdistriktets begäran om statsbidrag till bro vid Gäddviks färjställe utan åtgärd och till länsstyrelsen överlämnat förslag till bro vid Bergnäset för den handläggning, som kunde på länsstyrelsen ankomma, i den då inträdda situationen båda förklarat sig villiga att deltaga i kostnaderna för en bro vid Bergnäset och anført att kravet på denna bro komme att med styrka vidhållas från stadens sida och från stora delar av vägdistriktet även efter tillkomsten av en bro vid Gäddvik.

Departements-
chefen.

Vad först angår överbefälhavarens framställning den 7 september 1940 om anvisande av ytterligare tillhopa 1,815,000 kronor för utförande av vissa väg- och broföretag, som anses vara av betydelse ur militära synpunkter, vill jag på de av överbefälhavaren anförda skälen tillstyrka bifall till framställningen. Då arbetsföretagen böra utföras snarast möjligt, torde de erforderliga medlen böra äskas av innevarande års urtima riksdag. För igångsättande av de arbeten, som avses skola utföras i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi, förutsätter jag, att i huvudsak samma villkor skola gälla, som meddelats för ianspråktagande av de medel, som tidigare beviljats för liknande ändamål.

Av det av överbefälhavaren äskade beloppet torde 1,615,000 kronor böra anvisas såsom tilläggsanslag till det under sjätte huvudtiteln uppförda reservationsanslaget till bidrag till byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar. Då det återstående beloppet å 200,000 kronor, avseende visst broföretag, förutsättes skola ställas till arméförvaltningens fortifikationsstyrelsens förfogande, synes beloppet lämpligen böra anvisas såsom ett särskilt anslag under fjärde huvudtiteln.

Frågan om en broförbindelse över Lule älv i närheten av Luleå har sedan åtskillig tid tillbaka varit aktuell och ansatser till frågans lösande ha tid efter annan gjorts från de lokala vägmyndigheternas sida. Den under normala tider över älven framgående landsvägstrafiken har nått en sådan omfattning, att den icke kan anses bliva tillfredsställande tillgodosedd genom de nuvarande två färjförbindelserna, den ena vid Bergnäset med direkt anknytning till Luleå och den andra vid det ovanför Bergnäset belägna färjstället vid Gäddvik. Att medel till en broförbindelse hittills icke ansetts böra anvisas har i första hand berott på de avsevärda kostnader, som anordnandet av en dylik förbindelse skulle medföra, samt även därpå att andra mera trängande broprojekt under senare år förelegat. Vidare ha de olika meningarna rörande platsen för brons förläggning bidragit till att frågan ännu icke vunnit sin lösning. Slutligen må nämnas, att arbetsföretaget på grund av sin storleksordning och sin lämplighet i övrigt att bereda arbetstillfällen ansetts om möjligt böra utföras vid en tidpunkt, då en mera allmän arbetslöshet är rådande.

Att jag emellertid anser frågan om broförbindelsens utförande nu böra upptagas till prövning beror i första hand på den betydelse för landets militära beredskap, som överbefälhavaren över rikets försvarskrafter tillmäter en broförbindelse vid Lule älvs nedre lopp. De skäl, som överbefälhavaren anfört, anser jag vara av den styrka, att de motivera ett bortseende från de eljest föreliggande betänkligheterna mot ett igångsättande redan nu av broföretaget. Jag anser mig därför böra förorda, att medel anvisas för arbetenas igångsättande snarast möjligt.

I fråga om brons förläggning föreligga två alternativ. Det ena avser brons byggande vid Bergnäset och det andra vid Gäddvik. Sett enbart ur den lokala trafikens synpunkt torde övertvägande skäl tala för att bron förlägges vid Bergnäset. Härigenom skulle i jämförelse med en broförbindelse vid Gäddvik vinnas en förkortning med fem à sex kilometer av vägförbindelsen mellan Luleå och det söder om Lule älv belägna kustlandet. Å vilkendera av de två ifrågasatta platserna bron än förlägges, kommer färjförbindelse alltjämt att behöva upprätthållas vid den andra. Det förhållandet, att kostnaderna för hållandet av färjförbindelsen vid Bergnäset ställa sig avsevärt högre än kostnaderna för färjförbindelsen vid Gäddvik talar också till förmån för Bergnäsprojektet. Gentemot detta kunna emellertid å andra sidan enligt min mening vägande skäl anföras. Vid en brobredd av 12 meter äro kostnaderna för Bergnäsbron sålunda beräknade till 6.2 miljoner kronor, medan desamma för Gäddviksbron endast uppgå till hälften eller 3.1 miljoner kronor. I båda fallen äro kostnaderna för erforderliga tillfartsvägar medräknade. Enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat skulle emellertid kostnaderna för Gäddviksprojektet kunna nedbringas till 2,890,000 kronor, därest den fria bredden å bron minskas från 12 till 10 meter. Avdrages kostnaden för omläggning och förbättring av vägen Gäddvik—Notviken, vilket arbete icke behöver utföras i sammanhang med de övriga arbetena, skulle det omedelbara medelsbehovet för företaget, om bron bygges med en bredd av 10 meter, nedgå till 2,480,000 kronor. Såvitt jag kan finna

uppväges knappast den betydande merkostnaden för Bergnäsbron av fördelen av en något kortare förbindelse med Luleå stad. Arbetslöshetssynpunkter kunna för närvarande ej heller motivera, att det dyrare projektet väljes. I utlåtande den 13 oktober 1939 över vägdistriktets och stadens framställning om utförande av Bergnäsbron såsom statligt beredskapsarbete anförde nämligen statens arbetslöshetskommission, att den förhållandevis ringa arbetslösheten i de av ansökningen berörda kommunerna enligt kommissionens åsikt icke motiverade beviljandet av några nya beredskapsarbeten, i synnerhet icke arbeten av den storleksordning som det nu ifrågasatta. Enligt vad jag inhämtat av statens arbetsmarknadskommission har läget på arbetsmarknaden inom nämnda kommuner, åtminstone såvitt avser förhållandena inom de arbetsgrenar, som skulle komma att närmast beröras av brobyggnadsföretaget, i stort sett icke undergått någon ändring sedan arbetslöshetskommissionen avgav sitt utlåtande. Snarare torde en viss brist på arbetare för närvarande råda inom nämnda arbetsgrenar. Till de här anförda skälen för att nu utföra bron vid Gäddvik komma slutligen de militära. Ur försvarets synpunkt är det av vikt, att byggnadstiden icke blir för lång. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppskattning kan Gäddviksbron byggas på något mera än ett år, medan Bergnäsbrons utförande kräver åtminstone dubbelt så lång tid men sannolikt ännu längre. Dessa synpunkter anser jag böra under nu rådande förhållanden tillmätas den största betydelse.

Efter övervägande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag ansett mig böra ansluta mig till förslaget, att bron förlägges till Gäddvik. Då en minskning av brons bredd från tidigare förutsatta 12 meter till 10 meter bör kunna ske utan större olägenheter, föreslår jag, att medelsbehovet beräknas efter den mindre bredden. I enlighet härmed skulle nu erfordras ett belopp av 2.48 miljoner kronor. Därvid har frånräknats kostnaden för omläggning och förbättring av vägen Gäddvik—Notviken, vilket arbete icke behöver utföras i samband med brons byggande.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser jag det icke böra förutsättas, att vägdistriktet under nu föreliggande förhållanden bidrager till broföretagets utförande med sedvanlig andel. Skäligheten synes mig tala för att distriktets bidragsprocent utgår på den kostnad, vartill arbetsföretaget ursprungligen kostnadsberäknades. Denna utgör 1,105,700 kronor, därav 79,700 kronor belöpa å tillfartsvägar, som förutsättas skola utföras i samband med brobygget. Därest bidragskvoten sättes till 10 procent, vilken förutsatts i länsstyrelsens utslag rörande företaget, skulle vägdistriktets andel i kostnaden uppgå till avrundat 110,000 kronor. Enligt vad jag under hand genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat kan det förväntas, att vägdistriktet är villigt bidra på här förutsatt sätt även om företaget kommer till stånd i nu avsedd ordning. Av statsmedel skulle alltså till broföretagets utförande behöva anvisas (2,480,000—110,000) 2,370,000 kronor.

Till bidrag till byggande av broar har riksdagen för innevarande budgetår anvisat ett reservationsanslag av 3,500,000 kronor. Tillsammans med en å broanslaget kvarstående reservation från föregående budgetår å omkring

27,500 kronor och uppkomna besparingar å tidigare från anslaget anvisade medel om i runt tal 121,300 kronor stod alltså till förfogande till brobyggnadsföretag vid ingången av detta budgetår ett belopp av omkring 3,649,000 kronor. Av detta belopp ha genom olika beslut av Kungl. Maj:t hittills under budgetåret disponerats 55,500 kronor för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens brobyrå, 2,160,700 kronor till fortsättande eller avslutande av äldre broföretag, vartill medel tidigare beviljats, och 644,700 kronor till nya företag. Odisponerade återstå sålunda i runt tal 788,000 kronor. Detta belopp skulle alltså vara tillgängligt för att delvis täcka kostnaderna för Gäddviksbron. Det bör emellertid framhållas, att visst belopp lämpligen bör stå till Kungl. Maj:ts disposition för att möjliggöra bidrag till brådskande broföretag, som kunna komma att aktualiseras under budgetåret. Vidare kan erinras, att för färdigställande av pågående broföretag, vartill statsbidrag för påbörjande eller fortsättande beviljats, sedermera erfordras bidrag med ytterligare omkring 1.5 miljoner kronor. Med anledning av nu anförda förhållanden synas mig skäl tala för att hela statsbidragsbeloppet, 2,370,000 kronor, till Gäddviksbron äskas av årets urtima riksdag.

Med hänsyn till vikten av att här ifrågavarande arbeten kunna färdigställas snarast möjligt, torde ärendet böra bli föremål för skyndsam behandling från riksdagens sida.

Under återopande av vad jag sålunda anført hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1940/41 anvisa följande *reservationsanslag*, nämligen

dels under fjärde huvudtiteln till *Broförbindelse över Lule älv vid Boden* kronor 200,000;
dels under sjätte huvudtiteln till *Bidrag till byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar* kronor 1,615,000;
dels ock under sjätte huvudtiteln till *Broförbindelse över Lule älv vid Gäddvik m. m.* kronor 2,370,000.

Till denna av statsrådet övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.