

Nr 349.

Av herr **Bergh, Ragnar**, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45.

I den till grund för Kungl. Maj:ts proposition nr 281/1944 angående allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45 liggande investeringsplanering, som verkställets av investeringsutredningen, saknas bland medräknade broföretag ett sedan många år så högeligen aktuellt företag som åstadkommande av en broförbindelse över Luleå älv vid Luleå. På grund därav har i förenämnda proposition icke heller anslag för ändamålet upptagits. Denna omständighet har icke blott medfört mycken besvikelse inom de närmast berörda orterna utan även väckt åtskillig förvåning, därför att här föreligger ett trafikproblem av sådan beskaffenhet, att dess lösning icke länge kan ställas på framtiden.

Frågan om en bro vid Luleå var senast föremål för riksdagens prövning vid 1940 års urtima riksdag, då Kungl. Maj:t med anledning av en framställning från överbefälhavaren över rikets försvarskrafter föreslagit riksdagen att anvisa medel till en broförbindelse över Luleå älv vid Gäddvik, uppströms från Luleå. I samband därmed framfördes motionsvis förslag om brons förläggande till Luleå. Att riksdagen valde gäddviksalternativet, berodde väsentligen på att i dåvarande militära läge ansågs synnerligen angeläget att snabbast möjligt åstadkomma en broförbindelse någonstades vid älvens nedre lopp, och i detta avseende var gäddviksprojektet på grund av den kortare byggnadstiden lättare att förverkliga.

Föredragande departementschefen anförde dock bl. a., att broförbindelsen vid Luleå på grund av sin mera betydande storleksordning och sin lämplighet i övrigt att bereda arbetstillfällen ansåges om möjligt böra utföras vid en tidpunkt, då en mera allmän arbetslöshet vore rådande. I fråga om de olika alternativens möjlighet att lösa det föreliggande trafikproblemet anförde departementschefen vidare, att ur den lokala trafikens synpunkt övervägande skäl syntes tala för brons förläggande till Luleå, eftersom därigenom en förkortning med cirka 6 km av vägförbindelsen mellan Luleå stad och det söder om älven belägna kustlandet ernåddes. För lulealternativet talade enligt statsrådets mening vidare den omständigheten, att kostnaden för den på den brolösa orten nödvändiga färjeförbindelsen bleve avsevärt högre vid Luleå än vid Gäddvik. Å andra sidan bleve gäddviksalternativet knappt hälften så dyrt att genomföra, varjämte den dåvarande situationen på arbetsmarknaden icke motiverade speciellt hänsynstagande till behovet av arbetsobjekt.

Andra särskilda utskottet, dit ärendet hänvisats, erinrade om att frågan om bro över Luleå älv vid dess nedre lopp länge varit aktuell, att gäddviks-alternativet genom ett sedermera av regeringsrätten fastställt utslag godkänts av vederbörande länsstyrelse 1935 men att sedermera Kungl. Maj:t i samband med behandling av framställning om statsbidrag till denna broförbindelse funnit en förläggning till Luleå vara att föredraga och att länsstyrelsen därefter förpliktat Luleå stad och Nederluleå vägdistrikt att bygga bro vid Luleå i huvudsaklig överensstämmelse med ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättat förslag, ävensom att framställning om statsbidrag till denna bro redan då vore beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

I valet mellan de bägge alternativen anförde utskottet i huvudsak följande. Vägande motiv kunde anföras för en förläggning till Luleå: trafiken denna led vore avsevärt större än över Gäddvik och genomgångstrafiken till och från Haparanda tämligen begränsad, färjförbindelsen vid Luleå kunde endast med svårighet tillgodose trafiken och vore förhållandevis dyr. Emellertid vore det militära intresset att snabbt åstadkomma en förbindelse och kostnadsskillnaden i dåvarande situation så avgörande faktorer, att utskottet icke ansåg sig böra frånga Kungl. Maj:ts förslag i förlägningsfrågan.

Sju reservanter i det av 24 ledamöter bestående utskottet funno de starkare skälen tala för brons förläggning till Luleå och förordade därför en sådan lösning, att de militära intressena skulle kunna tillgodoses utan att viktiga civila trafikintressen åsidosattes.

Riksdagen biföll emellertid utskottets hemställan, och sålunda kom en bro att förläggas till Gäddvik.

Redan vid tidpunkten för beslutets fattande var man uppenbarligen övertygad om att den från trafiksynpunkt riktiga lösningen hade varit att förlägga bron till Luleå. Att så likväl ej blev fallet, berodde tydligen på angelägenheten att i dåvarande utrikespolitiska läge så snabbt som möjligt åstadkomma en broförbindelse. Ur motiveringarna kan även utläsas en förhoppning om att trafiken över den nya bron skulle åstadkomma en avlastning av trafiken över älven vid Luleå och därigenom i viss mån bidraga till lösningen av trafikproblemet därstädes.

Denna förhoppning har tyvärr icke infriats. Tvärtom är trafikproblemet vid Luleå nu bekymmersammare än då bron vid Gäddvik uppläts för trafik i december 1941, trots att kristiden medfört betydande restriktioner i fråga om motortrafiken. Att så är fallet, torde bestyrkas av det följande.

I underdånig framställning från länsstyrelsen i Luleå den 23 sistlidne december, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka beslut om anläggande av en bro över Luleå älv vid Luleå enligt föreliggande förslag, föregången av en liknande framställning den 25 januari s. å., lämnar länsstyrelsen i förevarande avseende mycket belysande uppgifter om färjtrafiken vid Luleå under seglationsperioderna 1941—1943. Talen äro avrundade.

	1941	1942	1943
Fotgängare	10 200	13 600	14 500
Hästskjutsar	2 400	2 500	3 000
Cyklister	218 000	350 000	408 000
Personbilar	11 000	9 600	10 700
Lastbilar	22 700	21 000	19 600
Bussar	4 500	1 071	984*

Under samma år hade färjan gjort följande antal turer:

16 967	20 252	21 884
--------	--------	--------

Sedda i belysning av de allt strängare restriktionerna i fråga om motorfordon vore siffrorna för biltrafiken icke minst märkliga, framhåller länsstyrelsen. Trots att färjan gjorde i genomsnitt 95 enkelturer om dygnet, kunde långvariga trafikstockningar icke undvikas. Höst och vår komme en period, då färjan icke kunde gå och isen icke bure trafiken och då allmänheten toge oförsvarliga risker vid passage över älven. Brofrågans snara lösning vore enligt länsstyrelsens mening av sådan angelägenhetsgrad, att den icke längre kunde behandlas som ett lämpligt beredskapsarbete under en arbetslöshetsperiod och under andra omständigheter följaktligen kunde få stå tillbaka för andra arbetsobjekt, utan inga andra hinder än tillgången på material och arbetskraft borde få utgöra hinder för arbetets omedelbara igångsättande.

Innan i det följande ytterligare uppgifter lämnas till belysning av frågan om huruvida och i vad mån tillkomsten av en bro vid Gäddvik bidragit till trafikproblemets lösning, finnes anledning att rikta riksdagens uppmärksamhet på vad chefen för flygvapnet i samband med förenämnda hemställan från länsstyrelsen därom anfört i underdånig framställning den 3 februari i år.

Till Konungen.

»Med anledning av länsstyrelsens i Norrbottens län skrivelse till Eders Kungl. Maj:t den 23/12 1943 nr Väg D 837-3 angående broförbindelse över Luleå älv mellan Luleå stad och Bergnäset får chefen för flygvapnet anförda följande utöver i ovannämnda skrivelse framlagda synpunkter.

För Norrbottens flygbaskår (F 21), vilken är förlagd till Kallaxheden omkring 6 km söder om Bergnäset, är det av stor betydelse, att den föreslagna broförbindelsen kommer till stånd. Den nya broförbindelsen över Gäddviken kan visserligen användas vid kommunikation mellan F 21 och staden men medför en förlängning av färdsträckan med 13 km till sammanlagt 19 km, en mer än tredubbling av sträckan.

Följande skäl tala därför ur F 21 synpunkt för tillkomsten av en bro vid Bergnäset.

a) Minskade transportkostnader och transportbehov.

b) Ökade möjligheter att från staden omedelbart ingripa vid flyghaverier och eldsvådetillbud.

* Färjan är för liten för moderna bussar.

Som exempel härpå kan nämnas, att i oktober 1942 den då under uppförande varande officersmässen vid F 21 fullständigt förstördes av eld. Luleå brandkår, som rekvirerats, försenades därigenom att färjan vid tillfället i fråga befann sig vid motsatta stranden. Det kan beräknas, att, därest broförbindelse vid Bergnäset funnits, brandkåren kunnat ingripa 15 à 20 minuter tidigare, varvid byggnaden sannolikt kunnat räddas. Även om broförbindelsen vid Gäddviken, vilken då var upplåten för trafik, hade utnyttjats, torde samma försening hava uppstått.

Kallaxområdet har dessutom vid olika tillfällen härjats av skogsbrand. Den sommartid latent risken härför synes ur brandfaresynpunkt starkt motivera en broförbindelse speciellt sedan alltmer svårersättlig och dyrbar materiel upplagts inom F 21 etablissement.

c) Ökade möjligheter att hålla hög beredskap vid flygförband förlagda till F 21. Vid de tillfällen, då F 21 helt utnyttjas såsom basering för beredskapsflygförband, måste nämligen tillgängliga förlägningsutrymmen i Luleå tagas i anspråk.

d) Ökad säkerhet för F 21 personal att infinna sig till tjänstgöring i laga tid. En stor del av till F 21 hörande tjänstebostäder äro nämligen förlagda till norra älvstranden. Med hänsyn till tp-kostnaderna böra dessa taga vägen över Bergnäset. Den irritation, som uppstår, då personalen vid resa till och från tjänsten snart sagt dagligen måste tillbringa upp till 20 min. i väntan på färjan, är lätt förståelig, ävensom de nackdelar som en sådan försening medför med hänsyn till tjänsten vid flygbaskåren.

Med anledning av vad ovan anförts får jag i underdånighet framhålla betydelsen av att hos Eders Kungl. Maj:t av länsstyrelsen i Norrbottens län gjord hemställan om anläggande av bro över Luleälven vid Bergnäset vinner bifall.»

Stockholm den 3/2 1944.

Underdånigst

B. G. NORDENSKIÖLD

Chef för flygvapnet.

/ A. Ljungdahl.

Till ytterligare belysning av trafikproblemets innebörd torde följande uppgifter kunna tjäna. De äro i huvudsak hämtade ur en av stadsingenjören i Luleå nyligen gjord sammanställning.

Den 20—22 mars 1942, alltså under tid då älven ännu var isbelagd, företogs en trafikräkning vid de båda överfartsställena, d. v. s. bron vid Gäddvik och den vid tillfället trafikabla vintervägen över älven vid Luleå. Avsikten var att få en bild av den s. a. s. naturliga trafikfördelningen. Dygnsiffrorna framgå av nedanstående sammanställning.

	Gäddvik (bro)	Luleå (vinterväg)
Motorfordon	44	323
Hästfordon	18	39
Cyklisterna	37	987
Fotgängare	75	509

Siffrorna ge en bild icke blott av den i och för sig ringa trafiken över Gäddviksbron utan också och framförallt av den ytterst ojämna fördelningen. Beträffande motorfordon märkes, att endast 12 procent av trafiken gingo över bron. Resultatet belyser även i någon mån det för varje initierad kända faktum, att av den i och för sig ringa genomgångstrafiken går lejonparten över Luleå, oavsett om broförbindelse finnes vid Gäddvik eller ej, vilket med hänsyn till de avstånd om vilka är fråga i Norrbotten ter sig ganska naturligt. Trafiken över Gäddvik är huvudsakligen lokaltrafik.

För bedömande av den sannolika situationen efter kriget är av icke mindre intresse i detta sammanhang att söka få en föreställning om den erforderliga kapaciteten av den trafikinrättning, som kan antagas tillfredsställande fylla behovet vid Luleå. En sådan undersökning är av speciellt värde med hänsyn till frågan om huruvida en bro vid Luleå kan tänkas ersatt med en bättre färja än den nuvarande. Utgår man vid en sådan omprövning från en normal anordning av kommunikationslederna, enligt vilken alltså trafiken försiggår på billigaste sätt och utan den i längden dyrbara och tidsödande långa omvägen över Gäddvik, måste man i fråga om motortrafiken tydligen lägga vintersiffrorna till grund, eftersom färjan vid Luleå nu ej kan fylla trafikbehovet.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens redogörelse för resultaten av 1941—1942 års vägtrafikeräkningar kan motortrafiken sommartid uppskattas till 50 procent mera än motsvarande trafik under mars månad. I följande tabell har med anledning därav uppräknings skett i fråga om motortrafiken, för att en bild av även sommartrafiken i fråga om motorfordon vid en naturlig trafikfördelning skall kunna erhållas. I övrigt anföras de erfarenhetsmässigt erhållna medeltalen av trafiken per dygn över den nuvarande färjan vid Luleå under senaste *seglationsperiod*.

Motorfordon	500	per dygn
Hästkjutsar	14	» »
Cyklister	2 400	» »
Fotgängare	600	» »

Men enligt ovannämnda redogörelse från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgjorde motortrafiken 1942 endast 72 procent av 1936 års motortrafik i norra räkneområdet. När det gäller att bedöma trafikintensiteten i fråga om motorfordon, sedan hithörande restriktioner upphört, måste man i fråga om dessa trafikmedel sålunda räkna med cirka 700 per dygn.

Emellertid är därvid att märka, att dessa tal avse medeltal per dygn. Enligt gjorda undersökningar visa dygnsvariationerna för bil- och cykeltrafiken på den nuvarande färjan, att för såväl bilar som cyklar ligger den maximala trafikintensiteten cirka 100 procent högre än dygnsmedeltalet. För dygnets 7 brådaste timmar är medeltalet i fråga om bilar 80 procent, i fråga om cyklar 70 procent samt för gång- och hästtrafik cirka 50 procent över medeltalet. Därav framgår, att en trafikinrättning över älven vid Luleå måste dimen-

sioneras för minst följande tal, därvid hänsyn icke toges till annan utveckling av trafiken än den som sammanhänger med upphörandet av nu gällande restriktioner.

Motorfordon	1 260	per dygn, max.
Hästfordon	20	» »
Cyklister	4 080	» »
Fotgängare	900	» »

Men vid en dylik prognos är slutligen att märka, att en ny trafikapparat givetvis måste överdimensioneras för att kunna tåla den trafikökning, som även bortsett från upphävandet av nu gällande restriktioner är att motse i fråga om motortrafiken. Räknar man med en så blygsam ökning som med en tredjedel i fråga om motorfordon och med ingen ökning alls i fråga om andra trafikmedel, får man för dygnets 7 brådaste timmar följande medeltal per dygn.

Motorfordon	1 600
Hästfordon	20
Cyklister	4 080
Fotgängare	900

Av det senast anförda torde framgå, att trafikproblemet icke kan lösas genom att en ny färja anskaffas. Även om denna skulle gå oavbrutet under den brådaste tiden, d. v. s. inemot 100 överfarter per dygn, kan den icke, såsom en enkel beräkning lätt visar, fylla det behov, som rätt snart efter krigets slut torde inställa sig. En färja av denna storlek kan på grund av lastnings- och lossningstid ej göra 100 enkelturer per dygn.

Genom det hittills anförda torde vidare också få anses övertygande uppvisat, att bron vid Gäddvik icke löst det föreliggande trafikproblemet och ännu mindre kan tänkas innebära en lösning för den tid, då nuvarande restriktioner i fråga om trafiken upphört. Denna omständighet måste betraktas som en avgörande faktor, som i och för sig påkallar skyndsamma åtgärder, för att situationen icke skall bli alldeles ohållbar.

Att den nuvarande situationen även ur trafikekonomiska synpunkter är synnerligen ogynnsam, torde få anses övertygande uppvisat genom följande, av stadsingenjören i Luleå lämnade redogörelse:

»Denna utredning avser att utröna den ungefärliga merkostnad som kan beräknas uppstå för landsvägstrafiken över Lule älv i dess nedre lopp (överfartsställena vid Luleå och Gäddvik) därigenom att bro saknas vid Luleå och trafiken, i den mån så kan ske, tvingas taga en omväg över Gäddvik. I beräkningen har endast motortrafiken medtagits. Till grund för beräkningarna ligga av vägingenjörskontoret lämnade trafikräkningsuppgifter angående trafikräkning under år 1942. Att år 1942 valts beror därpå, att för detta år föreligger kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sammanställning av trafikräkningarna varifrån en del uppgifter hämtats.

För att få ett begrepp om hur stor del av trafiken som skulle använda sig av överfarten vid Luleå om förhållandena där vore jämförbara med de vid Gäddvik ha siffror angående vintertrafiken använts som utgångspunkt. Vintertid användes för trafiken vid Luleå en vinterväg över älven som ur trafiksynpunkt är likvärdig med Gäddviksbron och tillåter ett naturligt val av övergångsställe.

Enligt trafikräkningen passerades vintervägen vid Luleå i mars månad av i medel 323 bilar per dygn. Enligt tabell i ovannämnda sammanställning av trafikräkningarna för år 1942 kan trafiken sommartid beräknas till 50 procent större än i mars månad. Därest färjans kapacitet vore tillräcklig borde trafiken sommartid således uppgå till cirka 500 bilar per dygn. Enligt sammanställningen utgör emellertid för norra räkningsområdet kristrafiken endast 72 procent av normal trafik år 1936. Normal trafik skulle således utgöra cirka 700 bilar per dygn. Med hänsyn till att efter kriget när alla trafikrestriktioner försvinna man torde få räkna med en kraftig ökning av motortrafiken har siffran ökats med cirka 30 procent till 900 motorfordon per dygn, vilket inom en nära framtid torde bli trafikens krav på en trafikinrättning över älven vid Luleå. Beräkningarna ha i fortsättningen uppdelats i tvenne alternativ nämligen: 1. Ny färja anskaffas för färjleden vid Luleå och 2. Gamla färjan bibehålles.

1. Ny färja anskaffas.

Det har i annat sammanhang visats att det är utsiktslöst att lösa detta trafikproblem genom att anskaffa en färja som skulle vara tillräcklig för hela trafikbehovet. Man måste nämligen med hänsyn till att trafikintensiteten under dagen beträffande motorfordon ligger ca 80 procent över dygnsmedeltalet räkna med en trafikkapacitet å färjan av minst 20 bilar per tur förutom annan trafik. Genom avsevärt förlängd stuvnings- och lossningstid skulle fördelarna med den stora färjan till största delen gå förlorade.

Nuvarande färjans kapacitet är ca 200 motorfordon pr dygn. Om man förutsätter en ny färja med ungefär dubbla kapaciteten, skulle ca 500 av de beräknade 900 bilarna pr dygn behöva hänvisas över Gäddviksbron, innebärande en vägförlängning av 6 km och motsvarande ett ökat trafikarbete av 3 000 fordonskm. I ett underdånigt utlåtande till Konungen rörande brofrågan vid Luleå den 10 december 1935 beräknar kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med stöd av 1931 års väg- och brosakkunnigas teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet de rörliga kostnaderna pr fordonskm till 10 öre. Tillgång till senare utredning om dessa kostnader saknas. Då den nämnda utredningen synes baserad på ett bensinpris av 25 öre pr liter torde det icke vara oberättigat att här räkna med en kostnad av 20 öre pr fordonskm, varigenom den dagliga kostnaden för omvägen över Gäddviksbron kan beräknas till 600 kronor. Om man räknar med att vintervägen medger full trafik under tiden 15 december till 15 april, vilket långt ifrån alltid är fallet, återstå 245 dagar varunder ovan beräknade merkostnad uppkommer. Kostnaden pr år blir således 147 000 kronor. Härtill skall emellertid läggas kostnad för underhåll och drift av en dylik färja, vilken kan beräknas till 80 000 kronor pr år, varemot motsvarande kostnader för den inbesparade bron böra avdragas. Dessa senare beräknas i ovannämnda utlåtande till 14 000 kronor pr år men införs här med 28 000 kronor, varefter den resterande årskostnaden blir 199 000 kronor. Kapitaliserade efter 4 procent motsvara dessa årskostnader ett nuvärde av 4 975 000 kronor. Härtill kommer

emellertid kostnad för anskaffning av färjan samt ombyggnad av nuvarande färjlägen jämte muddring som överslagsvis torde kunna beräknas till 325 000 kronor; varför kostnaden vid denna lösning motsvarar ett nuvärde av 5 300 000 kronor.

Nuvarande färja bibehålles.

Då måste 700 bilar pr dygn hänvisas den längre vägen över Gäddviken. På analogt sätt kan man här beräkna den uppkomna merkostnaden till 205 000 kronor pr år. Drift och underhåll kosta f. n. cirka 70 000 kronor men beräknas komma att sjunka till ca 50 000. Kostnaden för drift och underhåll av ny bro avdrages i likhet med ovan med 28 000 kronor varvid resterande årskostnad blir 227 000 kronor. Kapitaliserat motsvarande ett nuvärde av 5 675 000 kronor.

I båda fallen blir kostnaden av samma storleksordning. Trots att färjdrift måste betraktas som en halvmesyr närma sig kostnaderna härför kostnaderna för en bro. Rätteligen skulle i beräkningen medtagits kostnad för tidsförlust på grund av väntan vid färjning eller längre väg vid kringkörning. Om dessa räknas till 10 à 15 min. per bil kommer man enbart för fordonsförare till en tidsförlust av ca 200 timmar eller 25 arbetsdagar per dygn, vilket torde få betraktas som ingalunda oväsentligt i detta rationaliseringens och tidsstudiernas tidevarv, då man på andra områden arbetar med stoppur för att spara sekunder.

Bland andra olägenheter med färjdrift kan nämnas fördröjning av brandkår, ambulanser och läkarebilar i förekommande fall, i synnerhet vid förfallsperioderna höst och vår, då färjan icke kan gå och isen icke bär.

I fråga om ny större färja kan nämnas att möjligheter saknas i Luleå för sliptagning av en dylik.»

Vid en undersökning av orsakerna till att investeringsutredningen icke upptagit en bro över Luleå älv vid Luleå bland de föreslagna broföretagen kommer man till följande resultat.

I fråga om behovet av den ifrågasatta förbindelsen förklarar utredningen, att densamma på den korta tid som stått till buds icke kunnat bilda sig en uppfattning därom. Att så är fallet, är i och för sig beklagligt men innebär å andra sidan intet ståndpunktstagande i fråga om behovet. Investeringsutredningen hänvisar i detta sammanhang även till att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en sin efter angelägenhetsgrad ordnad förteckning med förslag till investeringsplan för broar placerat denna bro näst sist bland aktuella broföretag i Norrbottens län. Denna uppgift tarvar en kommentar. Såvitt kunnat utrönas, saknas ämbetsskrivelse i ärendet från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan däremot förefinnes en av ingenjören i verket S. Ewerdahl undertecknad promemoria med länsvis uppgjorda förteckningar som bilagor. Om dessa förteckningar utsäges i promemorian, att de endast äro att anse som preliminära och att företagen *i huvudsak* äro upptagna i den ordning de anses böra komma till utförande. Av de i förteckningarna för hela riket upptagna 63 företagen ha av utredningen åtta uteslutits, däribland bron

vid Luleå. Man torde sålunda få anse, att utredningen vid sovringen handlat tämligen självständigt och utan att angelägenhetsgraden ensamt — särskilt om därvid även inbegripes en jämförelse länen emellan — varit av avgörande betydelse. Denna uppfattning stödes av utredningens principiella uttalande, att utredningen med hänsyn till broarbetenas jämförelsevis begränsade användningsmöjligheter som arbetsobjekt i en arbetsmarknadskris och deras i regel materialkrävande natur ansett sig böra vara relativt återhållsam särskilt i fråga om större broföretag, och till sistnämnda kategori hör otvivelaktigt en bro vid Luleå.

Det torde kunna ifrågasättas, huruvida icke det avgörande skälet till investeringsutredningens för närvarande negativa inställning är den omständigheten, att utredningen icke hunnit komma till insikt om broföretagets nödvändighet ur trafiksynpunkt. De arbetsmarknadssynpunkter, som utredningen haft att anlägga, synas nämligen utan hinder av utredningens allmänna principiella reservation i fråga om brobyggen annars bort föranleda företagets medtagande. Man kommer sålunda till en dylik uppfattning även vid ett hänsynstagande till vad som med hänsyn till nuvarande tillgång på materialier är möjligt. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda förteckning kunna under första byggnadsåret arbeten å ifrågavarande bro utföras för omkring 1,5 miljoner kronor. Totalkostnaden beräknas i nuvarande prisläge till 9,3 miljoner mot cirka 6,2 miljoner år 1940 — ett belopp som med hänsyn till att här är fråga om en byggnadstid på tre år med därunder sannolikt fallande materialpriser torde kunna nedbringas, även om programmet sedan 1940 något utvidgats. För var och en, som kommit till insikt om att detta broföretag måste påbörjas omedelbart, ifall man icke efter kriget skall befinna sig i en ohållbar situation, ter det sig angeläget, att dessa 1,5 miljoner kronor intagas i finansplanen för den nu aktuella investeringsreserven. Det förefaller vidare möjligt att organisera arbetet så, att materialfrågan under första året blir så litet kännbar som möjligt. Detta synes kunna ske genom att begynnelsearbetena finge omfatta tillfartsanordningar och brofästen. Genom en sådan anordning synes även sysselsättningsproblemet få en god lösning, eftersom ett förhållandevis ringa antal specialarbetare skulle behövas. En sådan disposition av arbetet torde icke vara omöjlig att åstadkomma, och härigenom skulle även den mera materialkrävande delen av arbetet komma att infalla under en tid, då sysselsättningsproblemet i fråga om industrien sannolikt blivit mera aktuellt än vad som kan tänkas bli fallet under första byggnadsåret. Det torde vidare kunna sägas, att en sådan planläggning ligger fullt i linje med utredningens allmänna uppfattning om arbetsmarknadssituationen. Det finnes i detta sammanhang också anledning att erinra om departementschefens uttalande i propositionen till 1940 års riksdag, att broförbindelsen vid Luleå på grund av bl. a. sin lämplighet att bereda arbetstillfällen ansetts om möjligt böra utföras vid en tidpunkt, då en mera allmän arbetslöshet vore rådande.

Av kända skäl är en mycket omfattande arbetslöshet att befara i Norrbottens län och därvid ej minst i malmfälten och Luleå med omnejd, måhända redan inom den närmaste tiden. Det nära sambandet i Luleå och Nederluleå mellan malmskeppning och arbetstillgång gör det också sannolikt, att situationen i förevarande avseende icke kan antagas bli av kort varaktighet.

Under hänvisning till vad ovan anförts hemställes sålunda,

att för budgetåret 1944/45 å allmän beredskapsstat I, alternativt allmän beredskapsstat II, under sjätte huvudtiteln, punkt 4 (byggande av broar), upptages ett med 1,5 miljoner kronor förhöjt belopp.

Stockholm den 31 maj 1944.

Ragnar Bergh.

Ernst Hage.

Karl Aug. Johanson.

J. M. Bäckström.

Nils Gabrielsson.

P. J. Näslund.

(Karta över trafiken i Luleå med omnejd vid trafikräkning den 20—22 mars 1942, upprättad av vägingenjör A. Wolff, överlämnad till statsutskottet.)