

## Nr 178.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om broförbindelse mellan Alnön och fastlandet.*

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av fru Nilsson och herr Hagberg i Stockholm väckt motion (II: 328) har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att förslag förelägges årets riksdag om byggandet av bro mellan Alnön och fastlandet.

I motionen har gjorts gällande, att den färjled som f. n. ombesörjer trafiken mellan Alnön och fastlandet är synnerligen otillfredsställande, varför behov anses föreligga av förbättrad fastlandsförbindelse i form av en bro. I anslutning härtill ha motionärerna anfört följande.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lär planer finnas på byggandet av två nya färjor, vars kostnader beräknats till 600 000 kronor för varje färja. För landningsbryggor och tillfartsvägar beräknas åtgå ca 400 000 kronor. Det kan inte vara god ekonomi att investera så mycket pengar i ett företag, som endast i ringa mån förbättrar förbindelserna mellan Alnön och fastlandet, ty de verkligt stora olägenheterna skulle trots detta kvarstå i oförändrat skick.

Angelägenhetsgraden vad beträffar byggandet av bro mellan Alnön och fastlandet synes vara av sådan storleksordning, att det inte längre bör uppskjutas på obestämd tid, ty detta medför mycket allvarliga konsekvenser för Alnöns framtid, såsom risk för tillbakagång av industrien, minskade arbetstillfällen och vad allt detta kan medföra.

Över motionen har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttrande avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Styrelsen har inledningsvis lämnat följande uppgifter angående vad som hitintills förevarit i brofrågan.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län förordnade den 21 april 1939 dåvarande vägingenjören i länet att uppgöra arbetsplan för anläggning av bro mellan Alnölandet och fastlandet jämte tillfartsvägar. Uppdraget innefattade icke utarbetande av förslag till själva brobyggnaden, vilket skulle ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg.

Det förslag, som i anledning härav upprättades, dagtecknat den 5 februari 1942, innefattade två alternativa sträckningar för bro, varav alt. I avsåg en brolinje mellan Näs på fastlandet och Alvik på Alnön cirka 400 m norr om den befintliga färjleden Fillan—Alvik och alt. II en linje mellan Korsta på fastlandet och Gustavsberg på Alnön cirka 2 800 m söder om nämnda färjled. Bron vore avsedd att ersätta den nuvarande färjleden.

Vid det norra broläget (alt. I) har Alnösundet en bredd av cirka 600 m, medan bredden vid det södra broläget (alt. II) är cirka 800 m. Såväl vattendjupet som djupet till fast botten är vid alt. II avsevärt större än i alt. I. En undersökning har givit vid handen, att en bro enligt alt. II skulle bli väsentligt dyrare än en bro enligt alt. I.

Sedan vid överläggningar med lotsstyrelsen framgått, att under vissa villkor hinder icke skulle möta att förlägga en bro enligt det norra alternativet, har förslagsritning till bro över Alnösundet enligt nämnda alternativ upprättats inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dagtecknad den 26 juni 1947. Ritningen är avsedd att ingå i arbetsplanen för företaget.

Beträffande den föreslagna bron har styrelsen lämnat följande uppgifter.

Den föreslagna bron har en total längd av cirka 980 m och en fri bredd av 13,0 m. Brobredden är indelad i en 7,0 m bred körbana och två förhöjda kombinerade gång- och cykelbanor med vardera 2,5 m bredd. Mellan körbanan samt gång- och cykelbanorna är inlagd en 0,5 m bred skiljeremsa. Bron är över sundet uppdelad i sju spann, varav mittspannet får en teoretisk spännvidd av 100 m och lämnar åt sjötrafiken segelfri höjd av 40 m på en bredd av 70 m. På fastlandssidan och på Alnön anordnas tillfartsviadukter med ungefär 200 m respektive 160 m total längd, uppdelade i spann med 20 m spännvidd. Bron är så dimensionerad, att möjlighet även finnes att över bron framföra enstaka järnvägsvagnar upplastade på s. k. »vagnbjörn».

Kostnaderna för bron kunna vid nuvarande pris- och lönenivå beräknas uppgå till ungefär 20 milj. kronor, vartill komma kostnaderna för anordnande av tillfartsvägar på fastlandet och Alnön beräknade till i runt tal 1,5 milj. kronor. Materialåtgången för bron beräknas till 4 800 ton stål, varav cirka 1 300 ton armeringsstål, samt cirka 200 000 säckar cement.

Förslaget till arbetsplan är under överarbetning genom vägförvaltningen i länet. Avsikten är, att sedan denna plan färdigställts, föranstalta om vägfrågans prövning i laga ordning.

Med hänsyn till bl. a. företagets storlek och de svåra grundläggningsförhållandena för bron ute i sundet, där ett flertal pelare skola grundläggas på ett djup av 20—25 m under vattenytan, torde, även om man räknar från den tidpunkt, då företaget skulle igångsättas, en avsevärd tid komma att förflyta, innan broförbindelsen skulle kunna öppnas för trafik. Byggnadstiden för bron kan beräknas till cirka 5 år.

Då sålunda en eventuell broförbindelse inte kan tagas i bruk förrän efter relativt lång tid och då den nuvarande färjförbindelsen mellan Fillan och Alvik icke nu kan upprätthålla trafiken på ett tillfredsställande sätt, har — framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare — styrelsen ansett ofrånkomligt att vissa åtgärder vidtagas i syfte att förbättra trafikförhållandena vid färjleden. Härutinnan har styrelsen närmare anfört följande.

För närvarande upprätthålles trafiken sommartid av två färjor under huvuddelen av dygnet, varvid — med hänsyn till den tid som åtgår för bl. a. angöring samt motorfordonens av- och påkörning — tätare turer än var 15—20 minut ej kunnat genomföras. Vintertid trafikeras leden endast av den ena färjan, då den andra ej är byggd för gång under isförhållanden.

På grundval av verkställda trafikräkningar och kapacitetsberäkningar har styrelsen beslutat anskaffa två stycken nya färjor för leden. Kostnaden för var och en av färjorna är beräknad till 600 000 kronor. Beställning på färjorna har utlagts. I samband härmed avses två nya färjlägen skola utföras, vartill förslag äro under upprättande. Kostnaderna för desamma torde uppskattningsvis kunna angivas till 400 000 kronor. Den ena färjan beräknas kunna insättas i trafik i slutet av instundande september månad, medan den andra färjan skall levereras i medio av år 1954. Vardera färjan får en kapacitet av 12—14 personbilar *eller* 4 lastbilar jämte 6 personbilar *eller* 2 bussar jämte 6 personbilar. Genom att de nya färjorna bl. a. få större maskinstyrka och bredare fordonsdäck samt till följd av förbättrade anordningar vid färjlägena beräknas tiden för av- och påkörning skola kunna nedbringas i sådan grad, att det — när de nya färjorna äro levererade och båda äro i trafik — skall bliva möjligt att hålla 10 à 15-minuters trafik. Kapaciteten blir därigenom väsentligt utökad. Endast under mera extrema trafiktoppar torde väntetiden, sedan de nya färjorna tagits i bruk, komma att bli längre än intervallet mellan färjturerna.

I vad avser finansieringen av broföretaget synes man, enligt styrelsens förmenande, böra utgå från att kostnaderna härför skola bestridas från reservationsanslaget till Byggnad av broar, vilket anslag numera skall inrymma medel även för speciella storbroar. Dessa skola sålunda inrymmas i de flerårsplaner för byggnad av broar, som enligt vägstadgan skola upprättas. Vid den jämförelse med andra broföretag inom landet, vilken skett vid behandlingen av dessa planer för tidsperioden 1952—1956, har bro över Alnösundet icke kunnat inrymmas i planerna. Vid sådant förhållande är, framhåller styrelsen avslutningsvis, tidpunkten för det tilltänkta broprojektets realiserande beroende på bl. a. tillgången på anslagsmedel samt företagets angelägenhet jämfört med andra aktuella byggnadsföretag såväl inom Västernorrlands län som inom landet i dess helhet.

*Utskottet.* Såvitt utskottet kan bedöma föreligger otvivelaktigt ett behov av broförbindelse mellan Alnön och fastlandet. Förslagsritning till sådan bro har också upprättats inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för mer än sex år sedan. Företaget i fråga har dock av bl. a. ekonomiska skäl icke hittills kunnat beredas plats på de för byggnad av broar fastställda flerårsplanerna. Själva byggnadskostnaderna beräknas sålunda vid nuvarande pris- och lönenivå uppgå till ca 20 milj. kronor, vartill komma kostnaderna för anordnande av vissa tillfartsvägar å i runt tal 1,5 milj. kronor. Med hänsyn till den nuvarande färjförbindelsens otillfredsställande skick och då en eventuell bro väntas kunna tagas i bruk först fem år efter det arbetet därmed påbörjats, har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beslutat vidtaga vissa åtgärder för en tillfällig lösning av förevarande kommunikationsfråga. Dessa åtgärder innebära att två nya färjor skola anskaffas och att i samband därmed även nya färjlägen skola iordningställas.

Enligt utskottets mening få de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda träffade dispositionerna anses välbetänkta, då den ifrågavarande färjmaterielen torde erfordras även för den händelse beslut om byggande av bro över Alnösundet kunde fattas redan nu. Detta synes emellertid av ovan antydda skäl icke vara möjligt. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att jämväl inom andra delar av vårt land starkt motiverade broförslag vänta på sitt förverkligande. Vid sådant förhållande är, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, tidpunkten för det här avsedda broprojektets realiserande beroende på bl. a. tillgången på anslagsmedel samt företagets angelägenhet jämfört med andra aktuella byggnadsföretag såväl inom Västernorrlands län som inom landet i dess helhet. Det hela är en ren avvägningsfråga, som måste infogas i sitt stora sammanhang. Frågan om byggande av bro mellan Alnön och fastlandet får sålunda prövas på samma sätt som övriga spörsmål av nu angivet slag.

Av anförda skäl kan utskottet icke biträda det i motionen II: 328 framförda yrkandet. Utskottet hemställer alltså,

att motionen II: 328 icke må bifallas av riksdagen.

Stockholm den 19 november 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit*

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gillström, Pålsson, Alfred Nilsson, Lundqvist, Edvin Thun, Lodenius och Boman; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Bergström, Andersson i Malmö, Eriksson i Sandby, Johansson i Mysinge, Åkerström, Onsjö, Jansson i Kalix, Birke, Löfroth och Blidfors.

---