

## N:o 62.

Ank. till Riksd. kansli den 28 mars 1905, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående brobyggnad öfver Lule älf vid Trångforsen.*

(2:a U. A.)

I en till Riksdagen den 3 februari 1905 aflåten proposition (n:o 45) har Kungl. Maj:t, under åberopande af bifogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva, att, till anläggning af en landsvägsbro öfver Lule älf vid Trångforsen i enlighet med en af öfversten m. m. O. J. F. Wijnbladh därför upprättad plan, anslag måtte utöfver det belopp, 22,980 kronor, hvarmed de väghållningsskyldiga i Öfver Luleå och Edefors socknars väghållningsdistrikt förpliktats till ändamålet bidraga, kunna från af Riksdagen till understöd-jande af brobyggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader samt upprensning af åar och farleder beviljade medel anvisas utan iakttagande af de för denna fonds anlåtande i allmänhet stadgade villkor.

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen anfört följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 18 november 1903 har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län gjort framställning om statsbidrag för anläggning af en bro öfver Lule älf vid Trångforsen, där landsvägen från Boden till Älfsbyn framgår, men där trafiken nu måste ombesörjas medelst färja.

Innan jag närmare redogör för denna framställning, tillåter jag mig erinra, hurusom, med anledning af pågående arbeten i trakten af Boden

*Bih. till Riksd. Prot. 1905. 4 Saml. 1 Afd. 35 Häft. (N:o 62).*

för norra stambanans då förestående byggnad, chefen för generalstaben redan i underdånig skrifvelse den 12 september 1891, under framhållande att en fast vägförbindelse öfver Lule älf i närheten af Boden vore ur försvarssynpunkt högst angelägen, samt att en sådan förbindelse lämpligast borde komma till stånd i samband med järnvägens förande öfver älfven, föreslog, att en landsvägsbro måtte uppföras i samband med järnvägsbron öfver Lule älf vid Boden eller att åtminstone den senares stöd måtte erhålla sådana dimensioner, att de äfven kunde tjäna till stöd för en landsvägsbro.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, som här öfver afgåfvo infordradt gemensamt underdånigt utlåtande, anförde därvid, bland annat, att vid Trångforsen, som utan tvifvel vore det lämpligaste öfvergångsstället för järnvägen öfver Lule älf, bestode älfbottnen öfverst af stenbunden jord, men vore därunder af så lös beskaffenhet, att grunden för samtliga murstöd måste medelst pålning förstärkas. Med hänsyn därtill och då därjämte de två stenpelarna, som förutom landfästena skulle uppbära den af två ändspann och ett midtelspann bestående järnöverbyggnaden, komme att påverkas af stark isgång och en betydande timmerflottning, hade järnvägsstyrelsen ansett den för järnvägsbroar vanliga längden af pelarna ej till fyllest, hvarför bestämts, att desamma för vinnande af större motståndsförmåga skulle erhålla större längd, hvilken tillökning af pelarna kunde användas för uppläggning af en landsvägsbro invid järnvägsbron. Då sålunda pelarna redan vid järnvägsbrons utförande erhöle så stor längd, att stöd å dem kunde erhållas för en landsvägsbro, hade däremot någon tillökning i landfästernas bredd utöfver den för järnvägsbrons uppläggning behöfliga ej ansetts erforderlig, utan måste dessa, därest generalstabschefens förslag om landsvägsbrons förläggande vid sidan af järnvägsbron komme till utförande, tillökas så mycket, att tillräckliga upplag kunde beredas för landsvägsbron. De åtgärder, som för genomförande af detta förslag blefve erforderliga, skulle sålunda, förutom järnöverbyggnadens anskaffning och uppsättning, bestå uti nämnda utvidgning af landfästena samt anordnande af uppfarter till bron, och vore kostnaderna för landsvägsbrons uppförande på sådant sätt beräknade till ett belopp af 77,000 kronor, däraf för landfästernas utvidgning 10,000 kronor. Styrelserna hemställde slutligen, att generalstabschefens framställning rörande uppförande af en landsvägsbro i samband med järnvägsbron öfver Lule älf måtte vinna Eders Kungl. Maj:ts bifall, samt att Eders Kungl. Maj:t täcktes för en landsvägsbrons anbringande vid vidan om järnvägsbron

ställa till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande 77,000 kronor, hvarjämte styrelserna påpekade önskvärdheten däraf, att af detta belopp 10,000 kronor i så god tid anvisades, att genom järnvägsstyrelsens försorg erforderliga landfästen för landsvägsbron kunde uppföras i sammanhang med då pågående brobyggnad för järnvägens framdragande öfver Lule älf.

Jämlikt nådigt bref den 4 oktober 1895 fann emellertid Eders Kungl. Maj:ts generalstabschefens framställning icke föranleda vidare åtgärd.

I sin förberörda underdåniga skrifvelse har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande anfört följande.

På framställning af kommunalnämnden i Öfver Luleå hade under år 1866 af dåvarande löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren J. F. Cornell verkställt undersökning samt uppgjorts förslag till anläggning af bro öfver Lule älf vid Trångforsen.

Frågan hade emellertid hvilat till år 1891, då densamma väckts till lif genom anläggning af allmänna vägen Älfsbyn—Boden äfvensom genom norra stambanans framdragande till sistnämnda plats. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande hade förordnat dåvarande chefen för norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet majoren G. Lindeqvist att upprätta nytt förslag till bro af järn eller stål omedelbart nedanför eller, alternativt, i samband med järnvägsbron öfver Lule älf vid Trångforsen och indelad i samma spann som denna.

Sedan majoren Lindeqvist efter fullgjordt uppdrag till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande ingifvit förslag med två alternativ, hvaraf det ena — bro af stål med underbyggnad i samband med järnvägsbrons murverk — beräknats draga en kostnad af 103,270 kronor, hade de väghållningsskyldiga i Öfver Luleå och Edefors socknars väghållningsdistrikt i ärendet hörts inför häradsrätten den 17 april 1893, därvid de genom ombud uttalat sig emot brobyggnaden i fråga, hvar-  
emot enskilda vid häradsrätten närvarande väghållningsskyldiga framhållit företagets stora gagn samt påyrkat dess utförande, hvarefter häradsrätten den 15 juli 1893 i afgifvet utlåtande i ärendet på anförda skäl förordnat den ifrågasatta brobyggnaden, såsom varande ej mindre nyttig än behöflig.

Efter det emellertid berörda järnvägsbro, hvilken kommit till utförande först sedan majoren Lindeqvists broförslag upprättats, blifvit byggd på sådant sätt, att dess pelare helt och hållet och dess landfästen delvis lämnade utrymme för en landsvägsbrors öfverbyggnad, samt Linde-

qvist, som förordnats att med hänsyn till denna omständighet omarbete sitt broförslag, inkommit med år 1895 npprättadt nytt förslag med broöfverbyggnadens bredd upptagen till 3,6 meter, slutande å en kostnads-summa af allenast 68,940 kronor, hade Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande genom utslag den 8 december 1898 ålagt de väghållningsskyldiga i Öfver Luleå och Edefors socknars väghållningsdistrikt att mot åtnjutande af sedvanligt statsanslag, med användande i den mån sådant läte sig göra af det för järnvägsbron öfver Trångforsen utförda murverk, bygga och för framtiden, till dess annorledes kunde förordnas, underhålla landsvägsbro af stål öfver Lule älf i enlighet med det år 1895 af Lindeqvist upprättade förslaget.

Sedan därefter dåvarande majoren F. Wijnblad den 21 september 1899 af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande förordnats att, hvad kostnadsberäkningarna anginge, verkställa revision af sist omförmälda brobyggnadsförslag och af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 7 maj 1900 fått i uppdrag att utarbete fullständig arbetsplan för en 4,5 meter bred landsvägsbro öfver Lule älf vid Trångforsen med begagnande, såvidt sådant i tekniskt hänseende läte sig göra, af de för järnvägsbron uppförda murverk, samt Wijnblad till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande inkommit med förslag till en dylik brobyggnad äfvensom till tillfartsvägar i anslutning till landsvägen mellan Älfsbyn och Boden, hvilka bro- och vägförslag beräknats komma att draga en kostnad, bron af 117,000 kronor och tillfartsvägarna af 9,713 kronor med tillägg af omkring 15 % eller 19,087 kronor för arbetsredskap, tillsyn under arbetet och oförutsedda utgifter med mera, eller tillhopa 145,800 kronor, hade de väghållningsskyldiga hörts öfver förslaget inför häradsrätten den 3 december 1901, hvarvid de, enär en bro af de dimensioner, som det af Lindeqvist uppgjorda förslag upptoge, vore tillfyllestgörande samt en brobyggnad enligt Wijnbladhs berörda förslag komme att medföra dryga kostnader utöfver det belopp, hvarå det äldre kostnadsförslaget slutade, bestridt ifrågasatt åläggande för väghållningsdistriktet att deltaga i gäldandet af den högre kostnad en brobyggnad enligt Wijnbladhs förslag medförde, hvar-efter häradsrätten såsom sitt utlåtande i ärendet åberopat de väghållningsskyldigas yttrande.

Hvad de väghållningsskyldiga sålunda med tillslutning af häradsrätten anfört hade Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande funnit befogadt, men då frågan om en högst nödvändig fast öfvergång af Lule älf vid ifrågavarande punkt icke borde få förfalla allenast på den grund, att militära hänsyn kräfde en kostsammare bro af större dimensioner, än som

vore af nöden för att tillgodose den fredliga samfärdselns behof, samt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande föreställt sig, att frågan kunde finna sin lösning på sådant sätt, att bron byggdes af staten i enlighet med det Wijnbladhska förslaget, under det att de väghållningsskyldiga åtog sig att därtill bidraga med en tredjedel af den i Lindeqvists förslag beräknade kostnaden, eller med 22,980 kronor, samt bekosta brons framtida underhåll, hade de väghållningsskyldiga ånyo hörts inför häradsrätten den 15 april 1903, hvarvid de väghållningsskyldiga förklarade sig villiga till detta åtagande.

Genom utslag den 15 oktober 1903 hade Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande därefter, enär en landsvägsbro af den bredd och beskaffenhet i öfrigt, som angåfves i det af Lindeqvist upprättade förslag, måste anses tillräcklig att tillgodose den fredliga samfärdselns kraf, samt vederbörande väghållningsskyldiga vid detta förhållande icke billigtvis kunde mot sitt bestridande tillförbindas att för utförandet af ifrågavarande brobyggnad enligt det af Wijnbladhska, med särskild hänsyn tagen till brons stora militära betydelse, upprättade förslag vidkännas större kostnad, än som skulle hafva åsamkats dem genom brons utförande enligt Lindeqvists förslag eller, med beräkning att sedvanligt statsbidrag till två tredjedelar af den beräknade kostnaden till företaget skulle beviljas, 22,980 kronor, förpliktat de väghållningsskyldiga i Öfver Luleå och Edefors socknars väghållningsdistrikt *dels* att med ett belopp af 22,980 kronor bidraga till kostnaderna för utförande af en brobyggnad öfver Lule älf vid Trångforsen i enlighet med det af Wijnbladhska uppgjorda, här omförmälda förslag, *dels* att mot åtnjutande af sedvanligt statsanslag enligt berörda förslag bygga tillfartsvägar till bron *och dels* att för framtiden underhålla såväl brobyggnaden som de därtill ledande tillfartsvägarna.

På grund däraf och under antagande, att de militära myndigheter, hvilkas yttrande Eders Kungl. Maj:t kunde i saken infordra, vitsordade nödvändigheten, sedt ur försvarssynpunkt, af att ifrågavarande bro byggdes i enlighet med Wijnbladhska förslag, hemställde Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, det Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen medgifva, att till anläggning af bro öfver Lule älf vid Trångforsen i enlighet med sistberörda förslag anslag finge från af Riksdagen till väg- och brobyggnader beviljade medel anslås utan iakttagande af det för anlåtande af Riksdagens anslag till dylika kommunikationer i allmänhet stadgade villkor, att statsbidraget icke finge utgå med högre belopp än två tredjedelar af den för brobyggnaden beräknade kostnaden.

Till följd af nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti

detta ärende afgifvit underdånigt utlåtande af den 27 april 1904 och därvid meddelat, bland annat, att de skäl, som föranledt utarbetandet af förslaget till en 4,5 meter bred landsvägsbro varit följande.

Den för vägen mellan Älfsbyn och Boden, å hvilken väg ifrågasvarande bro vore belägen, fastställda bredden vore 4,2 meter. En brobredd af 3,6 meter, som endast borde tillåtas å obetydliga bygdevägar i mera aflägsset belägna delar af länet, borde ej få tillämpas på en landsvägsbro af så stor militärisk betydelse och belägen i så folkrik trakt som den ifrågasvarande. Med användande af den nuvarande järnvägsbrons murverk vore det möjligt att, hvad anginge bropelarna oförändrade och landfästena med någon tillbyggnad, anordna en landsvägsbro med 4,5 meter bred körbana, om vid öfverbyggnadens utförande tillämpades det s. k. cantileversystemet, d. v. s. om midtspannets öfverbyggnad förlängdes med öfver pelarne utskjutande ändar, som lämnade upplag för de till längden därigenom förminskade sidospannen, hvilken anordning erfordrade å hvarje pelare endast ett upplag för hvarje broregel, hvilket, då det anordnades midt öfver pelarens längdaxel, kunde med sitt lager placeras något längre ut på den halfcirkelformiga pelarändan, hvarigenom största möjliga brobredd å befintliga pelare medgäfvos. Särskild hänsyn borde tagas såväl till brons stora militära betydelse, såsom ingående i den till Boden söderifrån ledande s. k. militärvägen, som till dess belägenhet invid det under hastig utveckling varande samhället Boden, äfvensom till brons jämförelsevis stora längd, 170 meter, helst vägens utläggning till 5 meters bredd i öfverensstämmelse med den vägbredd, som tillämpades på den längre söderut inom länet belägna delen af militärvägen, i en framtid syntes blifva nödvändig. Af kostnaden för utförandet af berörda bro- och vägbyggnadsförslag, 145,800 kronor, komme på själfva brobyggnaden 134,550 kronor och på tillfartsvägarna 11,250 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som på de i ärendet anförda grunder ansåge, att det ifrågasvarande förslaget borde komma till utförande, äfven om därför erforderliga medel finge anskaffas i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes framställning, hemställde därför, att Eders Kungl. Maj:t täcktes i nådig proposition föreslå Riksdagen, att af medel, som under närmaste framtiden kunde varda ställda till Eders Kungl. Maj:ts disposition för understödjande af brobyggnader och företrädesvis mindre hamnbyggnader samt upprensning af åar och fartygsleder, finge, utan fordran på annat tillskott från intressenternas sida än 22,980 kronor, för ifrågasvarande broanläggning öfver Lule älf vid Trångforsen i närheten af Boden, i enlighet med den af öfversten Wijnbladh

upprättade arbetsplan, användas ett belopp af 111,570 kronor, fördeladt på två år.

Uti inforдрadt, den 17 september 1904 afgifvet underdånigt utlåtande har chefen för generalstaben erinrat om sin förberörda framställning och därefter vidare framhållit, att under den tid, som sedan dess förflutit, hade genom beslutet om anläggande af Bodens fästning behofvet af en landsvägsbro öfver Lule älf ytterligare ökats ända därhän, att ifrågavarande bro kunde betraktas som en oumgänglig del af de vid Boden planlagda försvarsanordningarna. Då sålunda anläggandet af en landsvägsbro öfver Lule älf vid Boden allt fortfarande måste betraktas som en högst angelägen åtgärd, och då en brobana af den bredd, som beräknats i det år 1895 utarbetade förslaget, nämligen 3,6 meter, icke kunde anses tillfredsställande för en bro af så stor betydelse som den ifrågavarande, medan däremot tekniska hinder enligt gjord utredning ej mötte att med begagnande af järnvägsbrons pelare gifva brobanan en bredd af 4,5 meter, tillstyrkte chefen för generalstaben, med anslutning i öfrigt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande i ärendet, nådigt bifall till den af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län gjorda framställning.

Till följd af nådig remiss har järnvägsstyrelsen uti detta ärende afgifvit underdånigt utlåtande af den 15 november 1904 och därvid erinrat om den af mig först relaterade behandlingen af frågan om anläggande af en landsvägsbro öfver Lule älf vid Trångforsen samt vidare meddelat, att med anledning däraf landfästena icke murats bredare än som för järnvägsbron erfordrats, hvaremot åt pelarna gifvits sådan längd, att den nu föreslagna landsvägsbron kunde å dem uppläggas.

Hvad beträffade den nu föreliggande framställningen, ansåge järnvägsstyrelsen, att densamma borde bifallas och landsvägsbron anordnas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nämnda byggnadsförslag. Därest samma förslag sålunda komme till utförande, syntes emellertid, bland andra, följande förhållande böra vinna beaktande.

Såsom förslaget utvisade, komme formen å landsvägsbrons hufvudreglar att rätt väsentligt afvika från hufvudreglarna för järnvägsbron, hvilket förhållande framginge äfven af en järnvägsstyrelsens skrifvelse bilagd skiss, därå de svarta linjerna utmärkte formen å järnvägsbrons reglar och de röda formen är reglarna för landsvägsbron. Då denna skiljaktighet i hufvudreglarnas form enligt järnvägsstyrelsens åsikt skulle komma att gifva såväl landsvägsbron som brobyggnaden i sin helhet ett mindre fördelaktigt utseende, syntes det önskligt, att järnvägsbrons form, såvidt nu vore i fråga, vunne användning äfven för landsvägsbron. Hinder där-

för syntes icke böra möta, då någon svårighet ej förefunnes för att å hvarje pelare anbringa ett lager af sådan konstruktion, att de båda intill hvarandra stötande spannen kunde uppläggas å detsamma. En sådan anordning, hvilken enligt utförda beräkningar, grundade på samma förutsättningar rörande belastningarna å bron samt tillåtna ansträngningarna i bromaterialet som i det upprättade förslaget, icke komme att föranleda någon ökning i kostnaden för landsvägsbrons öfverbyggnad, skulle medföra den ytterligare fördel, att midtjspannet, hvarunder vattnet merendels framginge i stark ström och betydlig timmerflottning vissa tider af året ägde rum, kunde uppsättas utan några vidlyftiga ställningar i likhet med hvad som skett vid järnvägsbrons uppförande, och att den därför beräknade kostnaden af omkring 5,300 kronor skulle kunna inbesparas på några hundra kronor när.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt tillstyrkte järnvägsstyrelsen i underdånighet bifall till Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län underdåniga framställning om statsbidrag till anläggande af landsvägsbro öfver Lule älf vid Trångforsen samt hemställde, att Eders Kungl. Maj:t, därest brobyggnaden komme till utförande, ville, jämte andra föreskrifter, för hvilka jag nu ej behöfver redogöra, bestämma, att hufvudreglarna till öfverbyggnaden för landsvägsbron skulle erhålla likartade yttre begränsningslinjer och enahanda fackindelning som järnvägsbrons hufvudreglar.

Med anledning af hvad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande anført har jag inhämtat ytterligare upplysningar från numera öfverdirektören och chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfversten Wijnblad, som i afgifven promemoria beträffande järnvägsstyrelsens öförmälda hemställan anført följande.

Landsvägsbron i fråga hade icke kunnat föreslås, på sätt järnvägsstyrelsen nu hemställt, i fullständig öfverensstämmelse med järnvägsbrons yttre begränsningslinjer och fackindelning och med ett gemensamt lager för de båda intill hvarandra stötande spannen, enär en sådan anordning vore i konstruktivt afseende olämplig på grund af genom upplagspunkternas förflyttning tillkommande böjande kraftpåkänningar, som förutsatte så väsentlig förstärkning af landsvägsbrons undre ramstyeke samt ökad materialåtgång och ökad kostnad utöfver hvad som beräknats och erfordrades för öfverbyggnadens utförande enligt Wijnbladhs förslag, att järnvägsstyrelsens hemställan i detta afseende icke kunde tillstyrkas. Beträffande kostnaden för järnet till bron enligt förslaget och enligt järnvägsstyrelsens hemställan kunde i öfrigt framhållas, att det i Wijnbladhs förslag förekommande



systemet minskade järnvikten hos bron och däraf föranledd kostnad med minst 8 %.

Hvad anginge utseendet af den broform, som tillämpats i förslaget, kunde båda broarna i sin helhet samtidigt ses endast från punkter vid sidan om forsen, och perspektivbilden måste blifva fördelaktigare än hvad som utvisades af den järnvägsstyrelsens utlåtande bifogade ritningen. Att de i själfva verket små olikheterna i broformerna, som betingats af de olika systemen, skarpast skulle framträda å en ritning, å hvilken man så att säga lade den ena konstruktionen på den andra, låge i öppen dag. I verkligheten kunde dessa olikheter, sedda från stränderna, knappast uppfattas för ögat, allra minst på något afstånd från bron. Beträffande den i utsikt ställda möjligheten att genom ändradt brosystem på några hundra kronor när kunna inbespara till omkring 5,300 kronor beräknad ställningskostnad för midtelspannets uppsättning, hade dåvarande arbetschefen för järnvägsbrons uppförande, numera majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Th. Helleberg lämnat upplysning, bland annat, därom, att midtelspannet uppförts med ställningar närmast pelarna å sammanlagdt 21 meters längd, men att, då brojärnet uppsatts under den årstid, då flottningen pågått, ställningar ej kunnat användas under den öfriga delen af midtelspannet. Oaktadt starka länsbommar anordnats till skydd för de närmast pelarna uppförda ställningarna under midtelspannet och oaktadt vant flottningsskiffar anstälts för att hindra uppkomsten af s. k. timmerbråtar, hade det mött stora svårigheter att afhålla flottvirket från dessa ställningar. Omkostnaderna för afhållande af flottvirke under midtelspannet hade uppgått till 4,020 kronor, oberäknadt ställningskostnaden, som, enligt intyg från majoren Helleberg, för bron i sin helhet uppgått till 11,155 kronor 59 öre.

Den ifrågasatta landsvägsbron borde — i likhet med andra inom de norra distrikten uppförda öfverbyggnader för landsvägsbroar — uppsättas under vintern, då vattenståndet vore lägst och ingen flottning ägde rum. Kostnaden därför hade upptagits till så lågt belopp, 7,110 kronor, för bron i sin helhet, tilläggsprocenten oberäknad, att någon nedprutning icke kunde tillstyrkas.

Att anläggningen af en bro öfver Lule älf vid Trångforsen, där en numera särdeles lifligt trafikerad landsväg möter å båda sidor om älfven, är högst nödvändig, synes mig vara ställdt utom allt tvifvel. De väghållningsskyldiga hafva äfven med blicken öppen för detta kraf åtagit sig den del af den icke obetydliga kostnaden därför, som kan anses åligga dem. Denna bros belägenhet i närheten af försvarsanordningarna vid

Boden synes emellertid kräfva större dimensioner för brobanan och till följd däraf kostsammare konstruktion af bron. Den sålunda af statsändamål betingade ökningen af kostnaderna kan icke åläggas de väghållningsskyldiga, utan torde staten böra för ändamålet lämna det bidrag, utöfver de väghållningsskyldigas, som erfordras för att bron vid dess anläggande erhåller den storlek, som de militära hänsynen påfordra. I detta hänseende kan man nämligen, efter min uppfattning, icke gå längre än Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande gjort i sitt förberörda utslag, hvarigenom, förutom en tredjedel af kostnaderna för en med hänsyn till landsvägstrafiken fullt tillräcklig brobyggnad underhållet af en utöfver det allmänna vägbehovet för militära behof påökad brobyggnad ålagts de väghållningsskyldiga. Jag anser mig därför böra förordna framställning till Riksdagen i syfte att till hvad som erfordras, utöfver de väghållningsskyldigas förberörda bidrag, för ifrågavarande brobyggnads utförande i enlighet med öfversten Wijnbladhs förslag, anslag från bro- och hamnbyggnadsfonden må kunna beviljas, ehuru sålunda det vanliga villkoret, att statsbidraget ej må öfverstiga två tredjedelar af hela kostnaden, icke skulle komma att blifva gällande. Arbetet med brobyggnaden skulle under denna förutsättning utföras genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg och således icke heller öfriga för bro- och hamnbyggnadsfondens anlåtande i allmänhet stadgade villkor här behöfva föreskrifvas.

I händelse af hvad jag sålunda ämnar föreslå vinner bifall, torde jag framdeles få underställa Eders Kungl. Maj:ts pröfning frågan om fastställelse af plan för företaget samt om de närmare bestämmelser, som kunna i afseende å arbetets utförande böra meddelas.»

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, hemställde departementschefen, att Kungl. Maj:t måtte hos Riksdagen göra nu förevarande framställning.

Af förestående utredning framgår, att de väghållningsskyldige i Öfver-Luleå och Edefors socknars väghållningsdistrikt genom Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län utslag den 15 oktober 1903 förpliktats dels att bidraga till ifrågavarande brobyggnad med ett belopp af 22,980 kronor — motsvarande en tredjedel af den beräknade kostnaden för brobyggnadens utförande på ett med hänsyn till den vanliga landsvägstrafiken tillfredsställande sätt — dels att mot åtnjutande af sedvanligt statsanslag bygga nödiga tillfartsvägar till bron enligt därtill uppgjort förslag och dels att för framtiden underhålla såväl brobyggnaden som de därtill ledande tillfartsvägarna. Om än den förmån, som tillförsäkrats

de väghållningsskyldige därigenom att de berättigats att såsom stöd för landsvägsbron använda de för den invid liggande järnvägsbron uppförda bropelarne, skulle kunna gifva anledning till den fordran, att de väghållningsskyldiges kontanta bidrag till brobyggnaden blefve förhöjdt, har likväl utskottet — särskildt med hänsyn därtill att de väghållningsskyldige åtagit sig att för all framtid underhålla brobyggnaden, oaktadt denna med afseende å dess belägenhet i närheten af försvarsverken vid Boden är afsedd att utföras i större dimensioner än för de väghållningsskyldige varit behöfligt — ansett sig icke böra ifrågasätta några ökade förpliktelser för de väghållningsskyldige.

Utskottet får alltså hemställa,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 28 mars 1905.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---