

Nr 545.

Av herr **Hage m. fl.**, om anslag för påbörjande av två broföretag.

Den ökade trafikintensiteten på våra landsvägar ävensom landsvägstrafikens övergång i stor utsträckning till automobil- och bussdrift samt den därmed följande ökade belastningen av vägarna har fört med sig ett flertal nya och vittomfattande problem av ekonomisk innebörd. Ett av dessa är, huru man skall på ett sätt, som tillfredsställer de nuvarande anspråken, ordna det med överfarten över vattendragen, särskilt de av dem, där en någorlunda stor trafik existerar. Här har som bekant den nuvarande utvecklingen av vägtrafiken i stor utsträckning nödvändiggjort, att man måst bygga broar — och i flera fall synnerligen stora och dyrbara sådana —, 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, särskilt vanliga under höst och vår, då storm och is samt uppbyggnaden av isrännor för möjliggörande av en längre sjötrafik m. m. utgöra farofyllda moment för de resande.

Men framför allt har man som ett motiv för här nämnda utbytande av de gamla färjorna mot broar 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. Ty i annat fall blir följden, 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, 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 åstadkommit ett flertal stora brobyggen över norrländska älvar, även om detta brobyggande ej ännu fått fullt ut den omfattning, som ett hänsynstagande till här ovan framförda synpunkter skulle kunna motivera.

Härvidlag vilja vi särskilt 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. Här äro alltså skälen för ett tämligen omedelbart behandlande av anslagsfrågan för ett brobyggande 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 respektive 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 huvudpulsådor och rikstrafikvägar samt avsedda att betjäna genomgångs- och lokaltrafik med starkt 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 respektive städer och huvudorter, där jordbrukets och andra produkter från orten vinna avsättning.

Nämnda kustlandsvägssystem 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, ha tillkommit under allra senaste tiden. Och dessutom pågår ytterligare brobyggande å detta landsvägsnät, exempelvis över Piteälven. Antagligt är därför, att — under förutsättning att tillräckligt statsanslag kommer att anvisas — den tid icke kan vara så avlägsen, då man kan konstatera, att brobyggnadsfrågan för denna betydande kommunikationsled i stort sett är löst.

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.

Som exempel på sådana vattenövergångar, där frågan om åstadkommande av en broförbindelse enligt vårt förmenande är synnerligen trängande, vilja vi särskilt peka på passagen över Luleå älv i närheten av Luleå stad samt älvpassagen över Ångermanälven vid Sandö i Västernorrlands län.

Med avseende på den första av dessa kan sägas, att den 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 tät 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 ligger intill en residensstad och huvudort för länet, med en befolkning av cirka 13½ 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. Och denna synpunkt understrykes även i en av Norrbottens läns landsting vid senaste sammanträde gjord framställning, varav en avskrift bifogas, och vari riktas en enträgen framställning till Kungl. Maj:t, att åtgärder måtte vidtagas för att möjliggöra en lösning av denna fråga.

En liknande framställning — varav en avskrift även bifogas — har även under år 1935 insänts till Kungl. Maj:t från Västernorrlands läns landsting och berör främst den ovan nämnda älvpassagen över Ångermanälven vid Sandö, där frågan om åstadkommande av en broförbindelse av här nämnt slag även är aktuell på grund av de trafiksvårigheter, som frånvaron av en bro medför. Även på denna plats har frågan om statsanslag för byggandet icke ännu vunnit sin lösning, trots att frågan under en längre tid varit under övervägande, med hänsyn till den betydelse som en sådan broförbindelse skulle ha såväl för de folkrika och tätbebyggda samhällena å älvens båda sidor som för den omfattande genomgångstrafiken från sydligare delar av landet upp till övre Norrland. I här nämnda skrivelse framhålles även, liksom i skrivelsen från Norrbottens läns landsting, att särskilda stats-

anslag måste givas, vid sidan av de ordinarie anslagen, om brobyggnadsföretag av detta omfattande och dyrbara slag skola kunna bli en verklighet.

Vi skulle kunna peka på ännu några norrländska älvövergångar i de fyra nordligaste norrlandslänen, där ur ovan angivna synpunkter förefinnes skäl för åtgärder av här nämnt slag. 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. Men dessa omständigheter — att brobyggen av här nämnt slag, särskilt i Norrland, draga med sig betydande kostnader — ha 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 måst 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 ett mindre antal 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 brobyggnadsföretagen ifråga 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 antagligen kommer att bestå för Norrlands del — här behöver man endast peka på, att enligt arbetslöshetskommissionens rapport den 29 november 1935 antalet anmälda arbetslösa i hela landet alltjämt var omkring 47 000 samt att två av norrlandslänen, nämligen Västernorrland och Norrbotten, redovisade respektive 6 011 och 2 759 arbetslösa, vilket innebar, att för det förra länet 2,1 % och för det senare 1,3 % av länets befolkning var arbetslös — nämnda län intogo alltså med avseende på arbetslöshetsfrekvensen platserna nr 2 och 4 i raden av de mest arbetslöshetsstyngda länen. — Senare siffror från arbetslöshetskommissionens rapport för november meddela, att arbetslösheten i *Västernorrland* ökats så, att länet nu i nämnda hänseende intager *första platsen*.

Med utgångspunkt från vad här framhållits, komma vi att här nedan påyrka, att riksdagen måtte för kommande budgetår ställa ett tillräckligt an-

slag 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 statsverkspropositionen till innevarande riksdag, där det omnämnes, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett, att årsanslaget för byggande och förbättring av broar borde höjas från 2 miljoner till $3\frac{1}{2}$ miljoner kronor, i vilken summa synbarligen skulle ingå även anslag för broar av det större och dyrbarare slag, som här förut omnämnts.

Statsrådet har med utgångspunkt från här framförda yrkanden framhållit, att det »förefinnes betydande behov av statsbidrag till brobyggnader i landets olika delar. Särskilt synes detta gälla Norrland, där broförbindelserna över älvarna ofta draga så stora kostnader, att tillkomsten av dylika förbindelser endast med bidrag från respektive länsfonder av automobilskattemedel synes utesluten. Förhållandena torde emellertid i viss mån vara likartade även i andra delar av landet.»

»Med hänsyn härtill och i syfte att möjliggöra bidrag även till företag av mera betydande storleksordning», framhåller statsrådet vidare, »har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit en höjning av nu ifrågavarande anslag. Jag anser mig dock böra stanna vid att tillstyrka samma belopp, som anvisats för innevarande budgetår, eller 2 000 000 kronor. Skulle fråga uppstå om statsbidrag till särskilda brobyggen av den ekonomiska storleksordning, som i det föregående omnämnts, synes nämligen dylikt ärende böra i sin helhet bringas inför riksdagens prövning.»

Statsrådet inskränker sig alltså till att endast begära ett anslag av 2 miljoner kronor, varvid dock antydes, att frågan om anslag för vissa större och dyrbarare brobyggnader av ovan nämnt slag kan i annan ordning bringas inför riksdagens prövning.

Då emellertid — såvitt motionärerna kunnat inhämta — inget sådant anslagsyrkande är att förvänta till innevarande riksdag, och då ej heller, så vitt motionärerna ha sig bekant, Kungl. Maj:t har möjlighet att för detta ändamål anvisa medel från annat håll, anse sig undertecknade representanter för de fyra nordligaste länen icke kunna underlåta att här framföra ett yrkande om ökat anslag under anslagstiteln för brobyggnader för att möjliggöra ett igångsättande av här nämnda större brobyggnadsarbeten, för den händelse — vilket torde vara mycket antagligt — att behandlingen av nämnda brobyggnadsprojekt kommer att fortskrida så långt, att arbetet kan igångsättas innan budgetåret 1 juli 1936—30 juni 1937 utgått. Det hemställes dock, att ökningen — vilken enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag upptagits med $1\frac{1}{2}$ miljon kronor — reserveras uteslutande för åstadkommande av större och dyrbarare broar av ovan nämnt slag. Och därutöver utgå

motionärerna från det antagandet, att — då nämnda överfarter i stor utsträckning förmedla genomgångs- och riksvägstrafik — staten tager på sig en så hög andel som möjligt.

Med en sådan anordning som den här föreslagna kunde Kungl. Maj:t beredas möjlighet att särskilt reservera någorlunda rimliga anslag till vissa större planerade brobyggen — varvid de två här nämnda företagen främst borde få komma i fråga — utan att dessa finge ingå i den egentliga läns-tilldelningen, 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 hänvisning till vad här anförts och under den förutsättningen, att Kungl. Maj:t ej på annat sätt kan anskaffa medel för här nämnt ändamål, hemställes alltså,

att riksdagen måtte — utöver det av Kungl. Maj:t föreslagna anslaget för *bidrag till byggande och förbättring av broar* för budgetåret 1936/1937 2 miljoner kronor — besluta anslå ett reservationsanslag av 1½ miljon kronor att användas till påbörjande av de här ovan nämnda broföretagen över Lule älv i närheten av Luleå stad samt över Ångermanälven vid Sandö samt att medlen skola utgå av automobilskattemedel eller på sätt riksdagen finner lämpligt.

Stockholm den 22 januari 1936.

<i>Ernst Hage.</i>	<i>N. E. Nilsson.</i>	<i>O. E. Sandberg.</i>
<i>O. W. Lövgren.</i>	<i>Ernst Berg.</i>	<i>P. F. Westin.</i>
<i>Lars Jonsson.</i>	<i>J. B. Wiklund.</i>	<i>Nils V. Sandström.</i>
<i>E. W. Norén.</i>	<i>Johan Olofsson.</i>	<i>Elof Lindberg.</i>
<i>Johan Johansson.</i>	<i>Alf Meyerhöffer.</i>	<i>Adolf Englund.</i>
<i>Nils Brännström.</i>	<i>Helmer Molander.</i>	<i>Hilding Hagberg.</i>
<i>Eric Hansson.</i>	<i>J. H. Brädefors.</i>	<i>C. O. Johansson</i> i Sollefteå.
<i>P. J. Näslund.</i>	<i>Ewald Lindmark.</i>	<i>Nils Olsson</i> i Rödningberg.
<i>Verner Hedlund,</i> Östersund.	<i>P. S. Hedlund</i> i Häste.	<i>Ivar Österström.</i>

Bilaga 1.

Till Konungen.

Norrbottens läns landsting har vid flera föregående tillfällen använt sin petitionsrätt för att till statsmakterna framföra önskemål och framställningar, som ansetts vara av särskild betydelse för länets utveckling och framåtskridande. Landstinget tillåter sig härmed i underdånighet att fullfölja denna praxis genom att ingå till Eders Kungl. Maj:t med en framställning berörande ett enligt vårt förmenande för länets kommunikationsfrågor synnerligen viktigt spörsmål.

Vi ha särskild anledning att till Eders Kungl. Maj:t framföra denna framställning icke minst med hänsyn därtill, att den här avsedda frågan vid upprepade tillfällen sedan flera år tillbaka på olika sätt i form av motioner m. m. framförts, särskilt från Norrbotten, utan att något tillfredsställande resultat ännu kunnat vinnas.

Den intressefråga för länet, som vi här syfta på och som berör även andra Norrlandslän, gäller det i vissa delar av Norrland och särskilt i Norrbotten aktuella och vid innevarande års riksdag behandlade spörsmålet om *ansläende av tillräckliga statsanslag för att inom en rimlig tid möjliggöra ett brobyggande över vissa större Norrlandsälvar, där man alltjämt måste, trots den starka trafiken, nöja sig med färjförbindelser.*

Det är enligt vårt förmenande för Norrland och icke minst för Norrbotten ett synnerligen stort intresse, att denna fråga vinner en snar och god lösning, så att tillräckliga medel bliva disponibla för detta viktiga ändamål. Härigenom skulle då möjliggöras, att den betydelsefulla och mycket frekventerade landsvägstrafikled, som sträcker sig från mellersta Sverige upp till övre Norrland genom kustlandet och utgör den stora trafikpulsådern, då det gäller landsvägstrafiken mellan dessa landsdelar, slutligen kan erhålla den standard, för vars uppnående förutsättes, att broövergångar i stället för färjförbindelser över de stora älvarna på hela vägsträckan åstadkommes. Det torde nämligen vara ett från alla håll erkänt faktum, att frånvaron av sådana broövergångar på några ställen — även om det gäller endast några få övergångar — medför en viss nedplacering av vägförbindelsens hela standard. Detta förhållande framträder särskilt vid tillfällen med stor trafik och å sådana delar av vägsträckan, där en betydande lokaltrafik till närliggande större samhällen försvårar förhållandena. I sådana fall uppstå ofta orimliga förseningar för de vägfarande, varjämte användandet av en färjförbindelse i stället för en bro givetvis alltid måste medföra försening. Men härutöver tillkommer ytterligare, som ett försvårande moment och som ett motiv för brobyggande, de olyckstillbud, vilka ej sällan — främst under våren eller hösten — inträffa vid älvövergångar, där färjförbindelser alltjämt måste användas.

Det är synpunkter av detta slag, vilka legat till grund för ett flertal framställningar, som motionsvis och på annat sätt gjorts till statsmakterna och som syftat till att åstadkomma broförbindelser över de älvar, som korsas av den ovan nämnda stora »landsvägsstambanan» genom Norrlands kustland. Dessa framställningar ha upptagits välvilligt av statsmakterna; broar ha undan för undan på denna betydelsefulla landsvägstrafikled åstadkommits över Ume, Skellefte, Pite, Kalix m. fl. älvar, som korsas av kustlandsvägen i fråga. Däremot sker alltjämt överfarten över en av de största älvarna, över vilken nämnda kustlandsväg framgår, nämligen *Luleäbben*, ge-

nom färjeförbindelse, vilket med hänsyn till trafikens omfattning och trafikledens betydelse m. m. måste anses synnerligen otidsenligt. Det borde därför vara ett intresse både för orten, länet och landet — då det här gäller en stor transitoad — att en broförbindelse här snarast kommer till stånd.

Det är icke nödvändigt att här referera samtliga de framställningar, som hittills framförts i denna fråga. Det kan vara tillräckligt att erinra därom, att trots dessa framstötningar frågan alltjämt är olöst, d. v. s. alltjämt finnas — såvitt landstinget har sig bekant — inga anslagsmedel disponibla för möjliggörande av nämnda brofrågas realiserande.

En av orsakerna härtill torde vara, att den omnämnda brobyggnaden drager mycket betydande kostnader. Det kan också antagas att anslag till brobyggnadsföretag av denna storleksgrad knappast kunna inrymmas inom de ordinära brobyggnadsanslag, som länet årsvis kan erhålla. Andra utvägar måste därför antagligen tillgripas, om inom en rimlig tid nämnda älvövergång och andra av liknande slag skola kunna bli försedda med broförbindelser. Därvidlag kan man tänka sig tvenne alternativvägar för anslagsfrågans lösande. Antingen kan det stora årliga brobyggnadsanslaget i statsverksbudgeten höjas med ett visst belopp, varjämte kunde få för ändamålet användas eventuellt befintliga behållningar för liknande ändamål. Eller också kan man tänka sig en sådan anordning — vilken även varit under diskussion — att regeringen hos riksdagen begär särskilt anslag för respektive *större* brobyggnadsföretag, varvid den här nämnda bron över Luleälven i första hand borde komma i fråga.

Under alla förhållanden och icke minst med hänsyn tagen därtill, att innevarande års riksdag avslog en motion, väckt huvudsakligen från norrbottenshåll, om ökat anslag för här nämnda ändamål, våga vi härmed till Eders Kungl. Maj:t rikta en vördsam vädjan om åstadkommande på ett eller annat sätt av tillräckliga anslag i budgeten för kommande år, så att detta för Norrbotten betydelsefulla trafikspörsmål icke blir från år till år skjutet åt sidan.

Med hänsyn till vad här anförts och dessutom med framhållande av, att ett broarbete sådant som det här nämnda, skulle kunna resultera i en hel del arbetstillfällen inom Norrbotten, där arbetslöshet alltjämt existerar och kommer att finnas, vill Norrbottens läns landsting härmed hemställa,

att Eders Kungl. Maj:t måtte på ett eller annat sätt vidtaga sådana åtgärder, att här ovan nämnda för länet och landet i sin helhet betydelsefulla fråga fortast möjligt erhåller en tillfredsställande lösning.

Underdånigst
För Norrbottens läns landsting
enligt uppdrag:
dess Förvaltningsutskott:
Ernst Hage.

Luleå den 25 september 1935.

Bilaga 2.

Utdrag ur protokoll, hållet vid Västernorrlands läns sjuttiotredje lagtima landstings sammanträden å rådhuset i Härnösand 2—6 september 1935.

Den 5 september klockan 17,50.

§ 117.

Föredrogs inför landstinget kommunikationsutskottets nedan intagna utlåtande i ärendet nr 107 å föredragningslistan (ej intaget i landstingsstrycket) angående underdånig framställning om bidrag av statsmedel i särskild ordning till större broföretag inom länet.

»Till Västernorrlands läns landsting.

I en till landstinget vid årets lagtima möte avlämnad och för beredning av kommunikationsutskottet remitterad framställning har förvaltningsutskottet hemställt, att landstinget måtte uppdraga åt sitt förvaltningsutskott att, såsom en opinionsyttring från länet, i underdånig framställning hos Kungl. Maj:t anhålla om sådana åtgärder att bidrag av statsmedel till större broföretag, som äga betydelse för rikssamfärdseln, må beviljas i särskild ordning, dels i den omfattning, som befinnes erforderlig för genomförande snarast möjligt av dylika broföretag, dels ock med skälig hänsyn tagen till det förhållandet, att dessa bidrag må kunna beviljas utan inskränkning på de ordinarie anslagen till vägväsendets ordnande i normal utsträckning.

Till stöd för denna hemställan har förvaltningsutskottet anfört följande: Alltsedan år 1878 har Västernorrlands läns landsting enligt frivilligt åtagande lämnat bidrag med högst avsevärda belopp till vägväsendets i länet lämpliga och ändamålsenliga utveckling, varmed i främsta rummet landstinget avsett att i möjligaste mån påskynda vägnätets utbyggnad, ävensom att minska kostnaderna för de olika vägdistrikten. Denna landstingets understödande verksamhet pågår alltjämt och har landstinget att inom de närmaste åren lämna dylika bidrag enligt åtagande i särskild ordning till ett belopp av c:a 1,2 milj. kronor. Härutöver har landstinget i författningsenlig ordning och vida därutöver lämnat årliga bidrag till byggande av enskilda utfartsvägar och nybyggesvägar. Trots denna särskilda offervillighet från länsbefolkningens sida har vägnätet i länet ännu ej nått den omfattning, som med hänsyn till bebyggelsen kan anses skälig. Att de väghållningskyldige därjämte i avvaktan på utfallande vägbidrag av statsmedel under senare åren nödgats förskottera medel till nyanläggningar, omläggningar och förbättringar med belopp ej understigande 10 milj. kronor vittnar, å ena sidan, om i länet förefintligt behov av vägar samt, å den andra sidan, om väganslagets otillräcklighet för tillgodoseende av sagda behov. Jämsides därmed och såsom en direkt följd av den ständigt växande vägtrafiken planeras alltjämt stora och för den allmänna samfärdseln högst betydelsefulla vägföretag, avsedda att komma till utförande i den mån härför nödiga bidrag kunna ställas till förfogande. Samtidigt gör sig starkt behov gällande att snarast möjligt åstadkomma nödvändiga vägförbindelser över älvarna genom anordnande av broar utan alltför stora mellanrum samt de nuvarande färjförbindelsernas ersättande med fasta anordningar för överfart.

I sådant avseende framstår den sedan länge planerade överfarten över Ängermanälven vid Sandö såsom en riks- och länsangelägenhet av största betydelse. En dylik överfart blir icke blott till nytta för de särskilda orternas befolkning, förlagd till folkrika och tätbebyggda samhällen å älvens ömse sidor, utan kommer därjämte att bliva av än större betydelse för den omfattande genomgångstrafiken från södra Sverige upp till övre Norrland genom länets kustland.

På grund av de avsevärda kostnaderna för genomförande av detta stora broföretag är det emellertid helt uteslutet att realisera projektet utan att bidrag därtill ställas till förfogande i särskild ordning. De av frågan närmast berörda väghållningsskyldige äro sannolikt icke i stånd att åtaga sig större andel av dessa kostnader än som rimligen kan anses motsvara företagens lokala betydelse. Det måste sålunda betraktas såsom en tvingande nödvändighet att statens medverkan till broföretagens genomförande utöver vanliga grunder beräknas med skälig hänsyn till företagens betydelse för rikssamfärdseln. Men även om så blir fallet, är det för länet i sin helhet av utomordentlig vikt att denna medverkan ej sker på bekostnad av vägnätets i länet normala utbyggande. Det måste således starkt framhållas angelägenheten därav, att statsbidrag till berörda företag ställas till förfogande vid sidan av ordinarie väganslagen.»

Kommunikationsutskottet, som tagit detta ärende till övervägande, finner den av förvaltningsutskottet gjorda framställningen vara av starka sakskäl väl motiverad, varjämte utskottet begagnar tillfället att uttala sin stora tillfredsställelse med förvaltningsutskottets initiativ i förevarande spörsmål. Samtidigt finner kommunikationsutskottet sig böra vitsorda ej blott det för den stora genomgångstrafiken i länet oundgängliga behovet av en fast broförbindelse över Ängermanälven vid Sandö, utan även angelägenheten därav, att denna överfart må komma till utförande snarast möjligt och utan ytterligare dröjsmål. I likhet med förvaltningsutskottet är kommunikationsutskottet fullt medvetet därom, att detta broföretag dels på grund av företagens storlek, dels ock med hänsyn till detsammans mycket övervägande betydelse för rikssamfärdseln icke låter sig under överskådlig framtid genomföras med mindre statsbidrag i särskild ordning kan påräknas. Det kan ej heller vara rimligt, att kostnaderna för ett brobyggnadsföretag av denna storlek skola utgå efter samma grunder som de mindre företagen av huvudsaklig betydelse för de särskilda orterna. Men därjämte måste kommunikationsutskottet med bestämdhet framhålla, att det vore än mindre rimligt, om ett dylikt företag måste komma till utförande med bidrag allenast från de ordinarie väganslagen, vilket för Sandöbronns vidkommande skulle medföra antingen att brokostnaderna skulle förskottas av vederbörande vägdistrikt, vilket redan på förhand måste betecknas överstiga de väghållningsskyldiges ekonomiska möjligheter och därigenom till en långt avlägsen framtid undanskjuta frågans lösning, eller också att för detta företag måste reserveras alla till länet i sin helhet utgående bidrag under tvenne år. Bägge dessa utvägar äro enligt kommunikationsutskottets mening lika oframkomliga och uppvisa allenast nödvändigheten av broföretagens genomförande på det sätt och i den ordning förvaltningsutskottet i den förevarande framställningen förordat.

Under återopande av vad sålunda anförts och sedan kommunikationsutskottet efter återremiss förehåft detta ärende till förnyat övervägande,

får kommunikationsutskottet med hemställan om landstingets bifall till den av förvaltningsutskottet i ämnet gjorda framställningen härigenom hemställa,

att landstinget måtte uppdraga åt sitt förvaltningsutskott att, såsom en opinionsyttring från länet, i underdånig framställning hos Kungl. Maj:t anhålla om sådana åtgärder att bidrag av statsmedel till nya större broföretag, som särskilt äga betydelse för den allmänna samfärdseln i de norrländska länen, må beviljas i den omfattning, som befinnes erforderlig för genomförande snarast möjligt av dylika broföretag; dock med tagen hänsyn till det förhållandet, att dessa bidrag må kunna beviljas utan inskränkning av de ordinarie anslagen till vägväsendets ordnande i normal utsträckning.

Härnösand den 5 september 1935.

På kommunikationsutskottets vägnar:

Harald Andersson.»

Efter föredragning härav yrkade herr *Velander*, med instämmande av herrar *Molander*, *Sandström* och *Pettersson*, att landstinget med bifall till kommunikationsutskottets motivering i förevarande ärende måtte besluta sådan ändring i utskottsutlåtandets kläm, att densamma erhöle följande lydelse: »att landstinget ville genom sitt förvaltningsutskott hos Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes vidtaga sådana åtgärder, att bidrag av statsmedel måtte kunna tilldelas ifrågavarande väghållningsdistrikt i erforderlig utsträckning för att ovan avsedda för länet och jämväl för riks-samfärdseln så betydelsefulla brobyggnadsföretag utan dröjsmål må komma till utförande, och detta utan att de ordinarie anslagen till vägväsendets ordnande i normal utsträckning inom länet därigenom inskränkas».

Sedan herr *Harald Andersson*, med instämmande av herrar *Norén*, *Lundström*, *Öhman* och *Godin*, yrkat bifall till utskottets förslag i oförändrat skick, beslöt landstinget utan votering i enlighet därmed.

Vid protokollet:

Axel R. Camitz.
