

## Nr 10.

Av herr Hage m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 45, angående anslag till vissa väg- och broföretag.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 45 har bland annat föreslagits, att riksdagen skall under sjätte huvudtiteln till broförbindelse över Lule älv vid Gäddvik för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 2,370,000 kronor. Med anledning härav vilja undertecknade motionärer — som i vissa avseenden ha en annan uppfattning än Kungl. Maj:t rörande denna brofrågas lösning och vilka grunda denna uppfattning på den lokala kännedom, som vi anse oss äga — framhålla följande.

Sedan lång tid tillbaka — åtminstone sedan år 1927 — har frågan om åstadkommande av en broförbindelse över Lule älv i närheten av Luleå stad varit aktuell och diskuterats. För varje år ha motiven vuxit i styrka för att åstadkomma denna förbindelse genom byggande av en bro över älven. Den övervägande folkopinionen inom de delar av länet, som berörts av denna fråga, har därvid krävt, att denna bro skulle förläggas till älvmynningsen vid *Bergnäset*, strax intill Luleå, i stället för, som nu i den kungl. propositionen föreslås, till *Gäddviks* färjställe, vilket är beläget cirka 4 kilometer från den förstnämnda platsen.

De starka och bärande motiven för denna broförbindelses åstadkommande ha främst varit hänsynen till den existerande, mycket betydande och för varje år växande trafiken över älven från *Bergnäset* till Luleå, vilken trafik med nuvarande anordningar under större delen av året måste förmedlas med en ångfärja, vilket med hänsyn till trafikens omfattning och storlek sedan flera år tillbaka ansetts synnerligen otillfredsställande.

Den trafik, som det här är fråga om, består bland annat av ett flertal stora bussar, som passera färjövergången varje dag, samt en hel del godsbilar ävensom ett mycket betydande antal andra åkdon för fraktande av jordbruksprodukter från den omkringliggande bygden in till staden — i en viss utsträckning fraktas dessa produkter sedan vidare med järnväg till Malmfälten m. fl. samhällen. Här är det alltså fråga om en förbindelseled med stark person- och godstrafik mellan å *ena sidan* residensstaden Luleå med 14,000 invånare samt den näraliggande i allmänhet tätbebyggda landsbygd, som utbreder sig nordost om Luleå, samt å *andra sidan* den även tätbebyggda landsbygd, som består av Neder Luleå kommun med cirka 11,000 invånare, varav ungefärligen hälften bor på södra sidan av älven, ävensom den stora folkrika Piteåbygden med en befolkning av cirka 23,000 invånare.

Undertecknade motionärer ha givetvis ej den uppfattningen, att landets ekonomiska tillgångar mäktas med att omedelbart eller under loppet av en kort tid åstadkomma broförbindelse på alla de ställen, där det existerar en

någorlunda stor trafik över ett vattendrag. Tvärtom få vi nog finna oss däri, att man på många sådana ställen får under långa tider framåt nöja sig med de färjförbindelser, som nu förmedla trafiken. Men då man talar om överfarten över Lule älv vid Bergnäset gäller det en trafikförbindelse av den storleksordning och med en sådan trafikintensitet, att man borde kunna kräva, att en broförbindelse på denna plats åstadkommes inom en rimlig tid, i synnerhet som nämnda brobyggande varit föremål för övervägande och ställts i utsikt för bygdens befolkning sedan lång tid tillbaka. Det bör också i det sammanhanget kunna erinras därom, att nämnda överfart vid Bergnäset ingår i den stora kustlandsförbindelsen, som leder från sydligare län upp genom Norrbotten och upp mot vår gräns mot Finland och som förmedlar huvuddelen av den landsvägstrafik, som existerar mellan Norrbotten och sydligare delar av landet. Med avseende på denna älvövergång har länsstyrelsen också framhållit, att det torde vara den enda på riksvägen Stockholm—Haparanda, som ännu icke har sin brofråga ordnad.

Om man tager hänsyn till detta förefaller det som om — även om man av ekonomiska skäl måste något hålla tillbaka brobyggandet på en del håll — likväl skälen för ett brobyggande inom en rimlig tid på *denna plats* måste anses mycket starka och bärande. Och de måste bli detta i ännu högre grad, då man kunnat under senare tider konstatera, att ett flertal större eller mindre brobyggnader, även i Norrland, tillkommit, där trafiken icke på långa vägar haft en sådan omfattning och intensitet, som den som existerar över Luleälven vid Bergnäset, där huvudparten av den stora genomgångstrafiken, åtminstone sedan ett 60-tal år tillbaka, tagit sig fram mellan kustbygderna, som ligga på ömse sidor av älven.

Det är med utgångspunkt från dessa synpunkter, som det sedan länge tillbaka existerat och än mera under de senare tiderna uppkommit en stark folkopinion, främst i kustbygderna i Norrbotten, som krävt, att brofrågan vid Bergnäset *snarast möjligt* skulle vinna sin lösning. Det skulle här bli allt för vidlyftigt att i detalj följa hela denna brobyggnadsfrågas utveckling. (En koncentrerad historik häröver lämnas i en här närsluten bilaga, varjämte en redogörelse härför även förekommer i den kungl. propositionen.) Det må i detta sammanhang endast erinras därom, att för några år sedan, nämligen år 1938, efter ett flertal utredningar och beredningar och sedan älvbotten vid Bergnäset blivit föremål för en noggrann undersökning, Kungl. Maj:t lämnade Neder Luleå vägdistriktets begäran om statsbidrag till bro vid *Gäddviks* färjställe — den bro, som nu föreslås till byggande i den kungl. propositionen — *utan åtgärd* och till länsstyrelsen överlämnade förslag till bro vid *Bergnäset* för den handläggning, som kunde på länsstyrelsen ankomma. Vid denna tidpunkt uttalade såväl Luleå stad som Neder Luleå vägdistrikt sig för en bro vid *Bergnäset* genom att förklara sig villiga att deltaga i kostnaden för nämnda bro.

Allt detta uppfattades på sin tid — och detta med all rätt — som en principdeklaration, att förläggandet till *Gäddvik* av den planerade bron över Luleälven *icke* skulle kunna komma ifråga. Detta uttolkades också sam-

tidigt som ett uttalande därom att, om en bro komme till stånd över älven, så skulle den förläggas till den enda plats, som nu återstod, nämligen vid *Bergnäset*, över vilket ställe den kortaste förbindelsen går mellan södra Norrbottens kustland och Luleå stad.

Slutligen talade för det antagandet även den omständigheten, att å riksdagens beredskapsstat uppfördes ett anslag för detta ändamål — se proposition nr 275 till 1938 års lagtima riksdag sid. 77! Detta uppfattades skola innebära, att detta arbete skulle tillgripas som beredskapsarbete vid en eventuellt inträffande större arbetslöshet inom länet.

Den allmänna folkopinionen i Norrbotten, med något mindre undantag, fann också ett sådant ställningstagande som det här nämnda från regeringens sida i striden mellan det mindretal inom länet, som förut arbetat för förläggandet av en bro till Gäddvik, och den majoritet, som hållit på Bergnäsalternativet, synnerligen väl motiverat. Och detta bland annat därför, att ett eventuellt förläggande av den planerade broförbindelsen till Gäddvik skulle ha inneburit — liksom det nu kommer att innebära, om planen fullföljes — att sistnämnda övergångsställe över älven tillgodoses genom en bro, trots att det här existerar *en mycket ringa trafik*, som mycket väl kan tillfredsställas, som redan nu sker, genom en färja av enklaste beskaffenhet. Samtidigt skulle däremot vid Bergnäset — *där den egentliga huvudtrafiken över älven går fram* och, som förut nämnts, en synnerligen stor och omfattande sådan trafik — en ångfärja alltjämt komma att uppehålla trafiken, till betydande nackdel och obehag för den ström av trafikanter, som här tager sig fram. Och denna betydande trafik över Bergnäset kommer säkerligen alltjämt att fortfara (i Kungl. Maj:ts proposition räknar man även med detta) även om en broövergång skulle komma till stånd vid Gäddvik. Ty man kan med synnerligen stor bestämdhet påstå, att den stora majoriteten av resande söderifrån till Luleå och där bortom belägna orter mera sällan skulle taga vägen över älven vid Gäddvik. *Dels* kommer nämligen en betydande del av denna resandeström från samhället Bergnäset, där det så småningom uppstått ett förstadssamhälle till Luleå med ungefärligen ett tusental innebyggare, vilka i allmänhet äro anställda och ha sin borgerliga näring förlagd till staden — redan detta motiverar alltjämt bibehållande av en färjeförbindelse, om en bro ej här kommer till stånd — och *dels* utgöres en betydande del av nämnda resande av sådana, vilka, liksom sistnämnda kategori, aldrig passera Gäddvik på väg till staden och för vilka det skulle vara synnerligen obekvämt och medföra en betydande förlängning, om de skulle taga vägen över Gäddvik för att komma till Luleå. Slutligen kan det framhållas, att även för de trafikanter, som komma via stora kustlandsvägen söderifrån, exempelvis från Piteåbygden eller närmare liggande platser, och alltså passera Gäddvik, skulle begagnandet av en bro vid Gäddvik och fortsättandet å andra sidan av älven fram till Luleå vara till stor nackdel, då de därigenom skulle få en förlängning av resan med cirka 6 kilometer, alltså fram och tillbaka med cirka 12 kilometer. (För bedömande av de här

framförda påståendenas riktighet hänvisa vi till den karta,<sup>1)</sup> vilken som bilaga bifogas vid motionen.)

Slutligen kunna vi ej underlåta att i det sammanhanget beröra ytterligare ett argument, som anförts till fördel för förbindelsen över Gäddvik. Det är argumentet, att för de mycket långväga transitoresandena skulle vägen över Gäddvik förkorta resan, då de ej behövde taga vägen över Luleå. På denna invändning vilja vi endast svara, att nämnda kategori av resande ingår med mycket ringa procent i resandeströmmen. Därutöver kan anföras, att erfarenheten visar, att dylika långväga resande i allmänhet taga vägen över Luleå och där göra ett kortare eller längre uppehåll.

Det torde delvis ha varit med utgångspunkt från liknande synpunkter som de här anförda, som projektet om byggande av en bro vid Gäddvik på sin tid avvisades såväl av den allmänna opinionen i länet som även av Kungl. Maj:t genom den avgivna förklaringen, att inget statsbidrag skulle utgå till nämnda brobygge. Till denna utgång bidrog väl även den omständigheten, att även om bron vid Gäddvik vore billigare att bygga, så medförde denna placering nödvändigheten att samtidigt uppehålla den nu existerande ångfärjeförbindelsen vid Bergnäset, under det att åstadkommande av en broförbindelse vid sistnämnda plats resulterade i, att kostnaderna för nämnda färjeförbindelser fölle bort. Alltså måste man vid en jämförelse mellan *kostnaderna* för den ena och den andra broförbindelsen — vilka även beröras i propositionen, där man anför de låga byggnadskostnaderna för Gäddviksbron som ett av argumenten för denna bros byggande — alltid belasta Gäddviksalternativet med såväl kostnader för inköp och amortering av en ny och med hänsyn till trafiken större färja, eftersom den nu existerande ej torde kunna användas så synnerligen länge, samt dessutom med de årliga driftkostnaderna för en personal av 5 à 6 personer samt kol- eller vedkostnader för drivande av ångfärjan m. fl. utgifter, som måste utgå för färjetrafiken, så länge brofrågan vid Bergnäset ej är löst.

I detta sammanhang böra även sägas några ord om de olägenheter, som särskilt uppstå vid en älvövergång som denna, där det trafikmedel, som användes, icke på långa vägar räcker till att på ett tillfredsställande sätt förmedla den mycket betydande trafiken. Sådana olägenheter ha uppkommit bland annat i form av mycket betydande förseningar, då färjan icke räckt till att på ett rimligt sätt förmedla nämnda trafik. De, som på grund av frånvaron av en broförbindelse vid denna plats måst använda sig av färjan — jordbrukare, chaufförer m. fl. — kunna av erfarenhet vittna om de betydande obehag av olika slag, vilka blivit en följd av de mycket otillfredsställande trafikordningarna över älven. Det är exempelvis ett normalt förhållande, att här mycket ofta uppstå långa köer av åkdon på bägge sidor av älven under de tider på dagen, då trafiken är någorlunda stor. Härtill kommer, att riskerna för olycksfall vid hård storm samt under höst och vår — då isen lägger sig eller den håller på att bryta upp — äro synnerligen

<sup>1)</sup> Kartan, som här ej reproducerats, är överlämnad till vederbörande utskott.

stora vid en älvöverfart, där trafiken är så betydande som på denna plats. Allt det här anförda av obehag av olika slag har åstadkommit ett allt mera jäsande missnöje hos befolkningen i de trakter, som beröras av denna trafikfråga, allt efter som det ena året gått efter det andra, utan att någonting gjorts för att lösa det här nämnda brobyggnadsproblemet. Och detta missnöje har blivit så mycket större, då man kunnat konstatera, att broförbindelser under tiden åstadkommits eller hålla på att framskapas på platser, där trafiken har en ofantligt mycket mindre omfattning och betydelse.

---

Undertecknade motionärer ha här ovan tämligen utförligt sökt klarlägga frågan om, huru det i propositionen berörda spörsmålet om en broförbindelse över Lule älv i dess nedre del med hänsyn till den *civila* trafikens omfattning och inriktning lämpligen borde lösas samt huru denna fråga utvecklats sedan cirka 13 år tillbaka. Avsikten med denna redogörelse har varit att bevisa, att den *civila* trafiken över älven icke alls kommer att tillgodoses genom åstadkommande av den bro vid Gäddvik, vars byggande föreslagits i den kungl. propositionen. Alltså även om nämnda bro nu kommer till stånd, kvarstår alltjämt olöst den mycket länge diskuterade frågan om åstadkommande av en med hänsyn till trafikens omfattning tillfredsställande broförbindelse över Lule älv i närheten av Luleå stad. Denna fråga *måste* lösas inom en rimlig tid.

Inför detta faktum skulle vi helst varit benägna att yrka rent avslag på Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag samt hemställa att det begärda anslaget i stället skulle givas för åstadkommande av en broanläggning vid Bergnäset.

Emellertid har i propositionen som motiv för anläggande av en bro vid Gäddvik av Kungl. Maj:t anförts, att *militära* skäl tala för en sådan anläggning. Undertecknade motionärer anse sig ej här kunna upptaga till behandling nämnda skäl, även om vi ha en viss kännedom om desamma. Däremot våga vi i detta sammanhang framhålla, att det måste vara mycket beklagligt och icke alls ägnat att stärka den entusiasm för och hänsyn till försvarsberedskapssynpunkter, som i vår tid genomträngt *alla* samhällslager, om ett ensidigt hänsynstagande till nämnda militära skäl skulle komma att förhindra lösande av en för en stor bygd — ja för ett helt län — betydelsefull trafikfråga, som sedan långa tider tillbaka varit mogen för sin lösning och vars lösande befolkningen trots sig kunna emotse inom den närmaste tiden. Det finnes mycket som talar för, att anbringande av en bro vid Gäddvik i den utformning som här ifrågasättes kan komma att för långa tider framåt förhindra brofrågans lösande vid Bergnäset. Befolkningen i dessa bygder skulle alltså komma, såvitt man nu kan se, under långa tider framåt alltjämt bli lidande av de olägenheter och obehag av olika slag, som skulle bli en följd av den i propositionen föreslagna anordningen.

Huru missbelättna vi än äro därmed, att frågan om en bro, som skulle förläggas till en plats norr om Bergnäset, nu föreslagits att byggas *före* en bro vid Bergnäset, förstå vi likväl, att i en situation som den nuvarande

de *militära* skälen för en bro av det förstnämnda slaget anses ha en sådan tyngd, att undertecknade ej ha någon möjlighet att förmå riksdagen att gå på avslag, då det gäller ett regeringsförslag av denna art och med en sådan motivering bakom sig.

Men trots detta och då vi ha den uppfattningen, att det borde kunna utfinnas en möjlighet att i denna fråga på ett rimligt sätt tillgodose både de *militära* och de *civila* kraven, skola vi tillåta oss att här nedan framföra ett yrkande om någon justering av förslaget i den kungl. propositionen. Vi utgå då ifrån, att det skulle vara möjligt att — eventuellt genom de militära myndigheternas försorg, vilket föreslås med avseende på en bro, som enligt den nu framlagda propositionen skulle byggas vid Boden — något högre upp, nämligen vid Avans färjställe, anlägga en broövergång. Härigenom torde de militära kraven kunna tillgodoses, möjligen i en provisorisk form och med mindre kostnader för staten, och likväl möjligheterna för åstadkommande av en broförbindelse vid Bergnäset hållas öppna.

Av den här bifogade kartan framgår, att om en bro byggdes vid den här nämnda platsen, Avan, skulle denna komma att placeras vid ett ställe, som låge ungefärligen mitt emellan Bergnäset och en broövergång vid Boden. Åstadkommande av den planerade bron vid Bergnäset skulle då kunna anses väl motiverad, då man på detta sätt skulle få tre broövergångar över älven, liggande på ungefärligen lika avstånd från varandra. Detta borde även ur militära synpunkter vara synnerligen tillfredsställande för en eventualitet, då en betydande belastning av trafiken över älven kunde bli nödvändig. Såvitt vi kunnat finna, äro också grundförhållandena och vattendjupet m. m. vid Avans färjställe så fördelaktiga, att en provisorisk bro, främst för militärt ändamål, vid nämnda ställe skulle bli tämligen billig och kunna byggas på en tämligen kort tid. Det sistnämnda skulle, enligt vår uppfattning, kunna möjliggöras bland annat därigenom, att man samtidigt byggde bankar ut i älven från bägge stränderna, så att den egentliga brobyggnaden blev ganska kort. Slutligen kan i det sammanhanget framhållas, att en bro vid här nämnda plats skulle kunna på ett bättre sätt än den föreslagna bron vid Gäddvik tillgodose även den *civila* trafiken, eftersom på bägge sidorna av älven här ligga stora och folkrika byar. Vi veta också att det nu pågår en utredning om lämpligheten att förlägga en bro till här nämnda plats.

Skulle denna linje icke vara framkomlig, bör det kunna erinras därom, att ännu ett projekt allvarligt diskuterats under denna frågas förhistoria, nämligen att vid ett annat ställe vid Gäddvik än det nu föreslagna, nämligen vid den s. k. Gäddviksströmmen, åstadkomma en broövergång, som skulle, såvitt vi förstå, kunna bli mycket *billigare* och byggas *med mindre* tidsutdräkt än den nu i propositionen föreslagna bron. Det skulle vara en bro vid det smalaste stället i älven, där en bropelare skulle kunna placeras på en mindre holme, som ligger någorlunda mitt i älven. Rörande nämnda broövergång, som vattendomstolsbehandlades 1931, kan meddelas, att kostnaden för en 7,5 meter bred bro på detta ställe skulle jämte kostnader för tillfartsvägar belöpa sig till 629,700 kronor, allt enligt beräkningar, gjorda

år 1933. Vi anse, att detta broalternativ i detta sammanhang även bör upptagas till allvarlig omprövning, dock endast under den förutsättning, att ingen anslutning skulle kunna vinnas till det här förut framförda förslaget om en bro vid Avan.

Slutligen skulle vi ännu en gång starkt vilja understryka, att hela det brobyggnadsprojekt, som i propositionen framlagts, framförts från *militära* utgångspunkter och att det alltså kommer att ha mycket ringa betydelse för den *civila* samfärdseln. Från denna utgångspunkt påyrka vi alltså, att den bro, som kommer till stånd, erhåller en *provisorisk* karaktär samt att den bygges med en sådan mindre bredd, som kan motiveras med hänsyn till detta. Med avseende på *kostnaderna* påyrka vi, att de nedbringas på sådant sätt, att därigenom större möjligheter kunna framskapas för byggande av den planerade broövergången vid Bergnäset. Vår mening är alltså den, att den eventuella tillkomsten av den här nämnda bron icke skall få tagas till motiv för, att den vid Bergnäset planerade bron — vilken, som vi förut betonat, är av verklig och avgörande betydelse för den civila trafiken över älven — skall få skjutas på framtiden. För att markera detta borde ett anslag för nämnda Bergnäs-bros byggande alltjämt upptagas i beredskapsbudgeten, så att byggandet av nämnda bro finge börja, då den väntade stora arbetslösheten inom länet blir en verklighet. Man torde nog också med tämligen stor bestämdhet kunna förutsätta, att en sådan arbetslöshet tämligen snart blir en verklighet inom länet, icke minst med hänsyn därtill att ett flertal stora nu pågående arbeten inom länet under loppet av en viss tid komma att avslutas. Då skulle det säkerligen vara synnerligen önskligt och väl motiverat, att man kunde tillgripa ett så stort arbete som det här nämnda broarbetet vid Bergnäset, som skulle åstadkomma betydande möjligheter till sysselsättning av arbetslösa arbetare, på samma gång som det skulle leda till en synnerligen behöflig och länge efterlängtd komplettering på en betydelsefull punkt av vägkommunikationerna inom länet och landet.

Under hänvisning till vad här ovan anförts och under framhållande av att det vore önskvärt, om respektive utskott och riksdagen på ett eller annat sätt, eventuellt genom ett uttalande i utskottets motivering, ställde sig välvilligt till den här ovan i motionen hävdade uppfattningen, att det vore orimligt, om tillkomsten av en bro — motiverad i stort sett med hänsyn till *militära* synpunkter och vilken icke kan tillgodose de *civila* trafikbehoven — skulle resultera i, att utsikterna förminskades för anläggandet av en för den *civila* trafiken synnerligen viktig och nödvändig broförbindelse vid Bergnäset, eller att sistnämnda bro sköts på framtiden, hemställes alltså,

att riksdagen vid behandlande av det i Kungl. Maj:ts proposition nr 45 framförda yrkandet om anslag för anläggandet av en bro vid Gäddviks färjställe — med bifallande av propositionens yrkande i övrigt — måtte avslå förslaget om bestämmande av bron förläggning till nämnda plats samt i stället överlämna till Kungl. Maj:t att, under hänsynstagande till de

i motionen framförda synpunkterna, fastställa platsen för brons placerande till någon av de två här ovan i motionen föreslagna platserna, vilken efter närmare prövning befinnes lämplig.

Stockholm den 12 oktober 1940.

*Ernst Hage.*

*N. E. Nilsson.*

*O. W. Lövgren.*

*K. G. Viklund.*

*Otto Silfwerbrand.*

*John Johansson,*  
Tväråselet.

*Bilaga.*

**P. M.**

**angående bro över Lule älv vid älvens nedre lopp — vid Luleå eller vid Gäddvik — och striderna om förläggningen av bron, vilka togo sin början år 1927.**

Stadsfullmäktige i Luleå tillsatte den 24 februari 1927 en kommitté — benämnd brokommittén — för undersökning och införskaffande av förslag till bro över älven mellan Luleå och Bergnäset. I denna kommitté invaldes, bland andra, nuvarande generaldirektören vid S. J. Dahlbäck, som fungerade som ordförande under de år, han var bosatt i Luleå.

När kommitterade hade sitt första förslag till bro utarbetat och kostnadsberäknat, på grundval av bottenundersökningar genom utförda borringar i älvbotten av yrkesvant folk och med material, som lånats av S. J. banbyggnader, framlade också vägstyrelsen i Nederluleå sitt första förslag till bro över älven, utarbetat av majoren i väg- och vattenbyggnadskåren H. Nilsson. Detta förslag till bro var förlagt till Gäddviksströmmen över den stora holme om cirka 150 meter i diameter, som befinner sig ungefärligen i älvfårans mitt.

Luleå stadsfullmäktige förklarade sig icke tillfredsställda med det förslag till bro, som kommitterade låtit utarbeta, varför kommittén, genom välvillig medverkan av byråchefen Kolm, från tre av de ledande brobyggnadsfirmorna här i landet erhöll tre alternativa förslag till bro Luleå—Bergnäset. Stadsfullmäktige uttalade sig nu för ett förslag till bro om 9 meters bredd, uppjort av firman Kristianie och Nilsen.

Striden började nu på allvar hos myndigheterna och i pressen genom det intresse denna visade frågorna om förläggningen av bron.

Generaldirektör Bolinder kom upp till Luleå för att höra olika parter. Han underkände förslaget till bro vid Gäddviksströmmen.

Vägstyrelsen i Neder-Luleå begärde nu länsstyrelsens medverkan till upprättande av förslag till bro över älven vid Gäddviks färjställe, Major Nilsson erhöll länsstyrelsens bemyndigande att verkställa undersökning för bro vid nämnda ställe, ävensom upprätta förslag till sådan bro.

Striden om förläggningen tilltog i styrka. Befolkningen i Neder-Luleå var till en början delad i två ungefärligen lika stora hälften, som bekämpade varandra.

Den ena hälften av befolkningen — den som bor på södra sidan av älven — krävde, att bron skulle förläggas till Luleå-Bergnäset, den andra hälften

av befolkningen — den, som bor på norra sidan av älven — att bron skulle byggas vid Gäddviks färjställe.

Befolkningen inom Luleå stad var fullt enig om, att bron borde förläggas Luleå—Bergnäset.

Den nya regering, som kom till efter 1932 års val, tillsatte en beredskapskommission för inventering av lämpliga arbeten, som kunde sättas i gång för lindrande av den rådande stora arbetslösheten. Luleå stads brokommitté begärde nu hos länsstyrelsen, att länsstyrelsen skulle döma bron Luleå—Bergnäset, så att den kunde sättas igång som arbetslöshetsarbete. Länsstyrelsen ville emellertid ej ta befattning med broförslaget vid Bergnäset, då det ej lämnats förordnande för viss person att verkställa grundundersökningarna och uppgöra förslaget till bro.

Brobyggnadskommitténs ordförande och vice ordförande reste därför ner till Stockholm till den av regeringen tillsatta beredskapskommissionen och överlämnade broförslaget jämte till förslaget hörande handlingar, med vördsam anhållan att kommissionen ville låta verkställa granskning av broförslaget samt, om någon anmärkning ej komme att framställas mot förslaget, hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville anbefalla länsstyrelsen att avkunna dom i brofrågan.

Länsstyrelsen begärde ett års uppskov med avkunnande av domen, för att, som det hette, länsstyrelsen skulle hinna undersöka även andra lämpliga brolägen. Kungl. Maj:t beviljade länsstyrelsen det begärda uppskovet.

År 1934 kom länsstyrelsens dom i brofrågan. Länsstyrelsen dömde bron vid Gäddviks färjställe till utförande. Förslaget till bro vid detta nya broläge hade under uppskovstiden färdigarbetats av majoren Nilsson och överlämnats till länsstyrelsen. I länsstyrelsens dom ingick även, att trafiken mellan Luleå stad och Bergnäset skulle upprätthållas med en mindre färja, och bottenundersökningen Luleå—Bergnäset underkastades i domen hård kritik. Luleå stad anförde besvär över länsstyrelsens dom hos regeringsrätten. År 1935 avkunnade regeringsrätten utslag i besvärsmålet. Utslaget innebar fastställande av länsstyrelsens dom, med tre ledamöter för och två emot.

Minoriteten bestod av ordföranden presidenten Planting-Gyllenbåga och sakkunnige ledamoten i vägfrågor i regeringsrätten Meurling, vilka båda förklarade, att bron vid Gäddviks färjställe ej var av den storleksordning, att den borde dömas. De ansågo för sin del, att länsstyrelsens dom borde upphävas.

Vägstyrelsen i Neder-Luleå begärde så småningom hos Kungl. Maj:t medel till påbörjande av Gäddviksbron. Luleå stad begärde genom sina representanter i underdånighet, att Kungl. Maj:t ville taga i överbägande, huruvida ej sådana grundade anledningar förefunnos vid ordnande av denna viktiga trafikfråga, att man kunde vägra vägstyrelsen medel till påbörjande av Gäddviksbron.

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Forslund och statsrådet Quensel, generaldirektör Granholm, byråchefen Hjort jämte en del andra tjänstemän hos kommunikationsdepartementet kommo då upp till Luleå, där ett möte sammankallats för representanter av skilda åskådningar för att diskutera, var bron över Lule älv borde förläggas och där alla lämnades tillfälle framföra sina synpunkter.

Efter detta besök i Luleå beslutade Kungl. Maj:t uppdraga åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa ny undersökning av grunden i älvbotten i broläget för bro Luleå—Bergnäset genom diamantborrningar, under förutsättning att Luleå stad ville vidkännas alla kostnader för borrningen, samt

att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle upprätta alternativa förslag till bro vid Bergnäset och kostnadsberäkna dem.

Luleå stad anslag nödiga medel för diamantborrningarna, vilka blevo utförda under vintern. Följande sommar hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tre förslag till olika typer till bro Luleå—Bergnäset färdiga.

Broförslagen remitterades till Luleå stadsfullmäktige och Neder-Luleå vägfullmäktige för yttrande och förslag, vilket av de tre alternativa förslagen till bro de ville förorda till utförande.

Såväl Luleå stad som Neder-Luleå vägfullmäktige förordade ett förslag, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen betecknats med alternativ I, innebärande en 12 meters bred bro med en körbana om 8 meter och två gångbanor om vardera 2 meter, vilket alternativa förslag till bro även förordats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och nu blev av Kungl. Maj:t fastställt.

Länsstyrelsen avkunnade nu dom i frågan om bro Luleå—Bergnäset, där Neder-Luleå väghållningsskyldiga och Luleå stad förpliktades bygga bron och för framtiden underhålla var sin anpart av bron. Vid denna tidpunkt — juni 1938 — avgjorde Kungl. Maj:t Neder-Luleå vägdistriktets framställning om anslag till påbörjande av Gäddviksbron, vilket resulterade i att inga medel anvisades.

Stridigheterna om bästa förlägningsplatsen för bro över Lule älv i närheten av dess utlopp hade nu lagt sig. Luleå stad och Neder-Luleå vägfullmäktige enade sig om att var för sig, men samtidigt, hos Kungl. Maj:t begära anslag för byggande av bro Luleå—Bergnäset, med 95 % av medel, som reserverats till beredskapsarbeten, samt att det måtte uppdragas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utföra arbetet med brobyggnaden. Framställningen tillstyrktes utan ändring av länsstyrelsen och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:t remitterade framställningarna till arbetslöshetskommissionen för yttrande. Arbetslöshetskommissionen avstyrkte emellertid brons byggande med beredskapsmedel, under åberopande av det ringa antal arbetslösa arbetare, som vid den tidpunkten funnos anmälda inom Luleå stad och Neder-Luleå socken.

Kungl. Maj:t har sedan dess (juni 1939) låtit ärendet förbli vilande, för avvaktande av lämplig tidpunkt, när det kunde tagas fram för avgörande beträffande medelsanvisningen, vilket torde kunna ske vid inträdande större arbetslöshet för att lindra denna.