

Nr 137.

Av herr **Bergh, Ragnar, m. fl.**, om anslag till byggande av en bro över Lule älv vid Bergnäset.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i underdånig framställning den 11 september 1944 hemställt, att för budgetåret 1945/46 skulle som särskilt anslag upptagas 2,5 miljoner kronor till påbörjande av bro över Lule älv vid Luleå (Bergnäset) att avräknas mot bilskattemedlen. Bron är numera kostnadsberäknad till 9,6 miljoner kronor, vartill komma 165 000 kronor för beläggning av tillfartsvägar samt marklösen och i den mån så kan visa sig erforderligt 410 000 kronor för gaturegleringar och dylikt.

Om denna brofrågas tidigare historia lämnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda framställning följande uppgifter.

Frågan om byggande av bro över Lule älv vid Bergnäset blev föremål för riksdagens prövning vid 1940 års urtima riksdag i anslutning till Kungl. Maj:ts förslag, att riksdagen skulle anvisa medel till bro över Lule älv vid Gäddvik. Föredragande departementschefen anförde härvid bland annat, att bron vid Bergnäset på grund av sin mera betydande storleksordning och sin lämplighet i övrigt att bereda arbetstillfällen ansågs om möjligt böra utföras vid en tidpunkt, då en mera allmän arbetslöshet vore rådande. I fråga om valet mellan de båda alternativen med bro vid Bergnäset eller vid Gäddvik anförde departementschefen vidare, att ur den lokala trafikens synpunkt övervägande skäl syntes tala för bronns förläggning till Bergnäset, eftersom därigenom en förkortning med cirka 6 km av vägförbindelsen mellan Luleå och det söder om älven belägna kustlandet nåddes. För bro vid Bergnäset talade vidare den omständigheten, att kostnaden för den på den brolösa orten nödvändiga färjförbindelsen bleve avsevärt högre vid Bergnäset än vid Gäddvik. Å andra sidan bleve alternativet med bro vid Gäddvik knappt hälften så dyrt att genomföra, varjämte den dåvarande situationen på arbetsmarknaden icke motiverade speciellt hänsynstagande till behovet av arbetsprojekt.

Andra särskilda utskottet anförde i sitt utlåtande bland annat, att väggande motiv kunde anföras för en förläggning av bron till Bergnäset. Emellertid vore det militära intresset att snabbt åstadkomma en förbindelse över Lule älv och kostnadsskillnaden mellan alternativen i dåvarande situation så avgörande faktorer, att utskottet icke ansåge sig böra frångå Kungl. Maj:ts förslag beträffande förläggningen av bron. Sju reservanter i utskot-

tet funno de starkare skälen tala för brons förläggning till Bergnäset och förordade därför en sådan lösning, att de militära intressena skulle kunna tillgodoses utan att viktiga civila trafikintressen åsidosattes.

Riksdagen biföll utskottets hemställan om att bron skulle förläggas till Gäddvik.

Den 25 januari 1943 hemställde länsstyrelsen i Norrbottens län i underdånig framställning, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka beslut om anläggande av bro över Lule älv vid Bergnäset under framhållande av att trafiken över färjförbindelsen vid Bergnäset icke minskat i beräknad omfattning efter det att bron vid Gäddvik upplåtits för trafik. I underdånigt utlåtande den 24 februari 1943 vitsordade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen behovet av ifrågavarande broförbindelse, varvid bifogades yttrande från försvarsstaben, varav framgick att det ur militär synpunkt vore förmånligt med ytterligare en broförbindelse över Lule älv. Styrelsen utgick emellertid ifrån, att särskilda medel skulle anvisas för ändamålet, därest företaget befundes böra komma till utförande.

Framställningen föranledde ingen annan Kungl. Maj:ts åtgärd än att Kungl. Maj:t förordnade, att avskrifter av statens industrikommissions och statens arbetsmarknadskommissions utlåtanden i ärendet skulle överlämnas till länsstyrelsen i Norrbottens län.

I förnyad underdånig framställning den 23 december 1943 hemställde länsstyrelsen i Norrbottens län, att Kungl. Maj:t måtte hos 1944 års riksdag utverka beslut om anläggande av bro över Lule älv vid Bergnäset. I skrivelsen lämnade länsstyrelsen vissa uppgifter angående omfattningen av färjtrafiken vid Bergnäset under seglationsperioderna 1941—43. I avrundade tal framgår trafikens omfattning av nedanstående.

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

Under samma år hade färjan gjort följande antal turer:

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

I anslutning härtill framhöll länsstyrelsen, att siffrorna för biltrafiken voro märkliga sedda i belysning av de allt strängare restriktionerna i fråga om motorfordonstrafiken. Trots att färjan gjorde i genomsnitt 95 enkelturer om dygnet, kunde långvariga trafikstockningar icke undvikas. Brofrågans snara lösning vore enligt länsstyrelsens mening av sådan angelägenhetsgrad, att den icke längre kunde behandlas som ett lämpligt beredskapsarbete

under en arbetslöshetsperiod och under andra omständigheter följaktligen kunde få stå tillbaka för andra arbetsobjekt, utan inga andra hinder än tillgången på material och arbetskraft borde få utgöra hinder för arbetets omedelbara igångsättande.

I underdånigt utlåtande den 11 januari 1944 vitsordade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ånyo behovet av nämnda broförbindelse, men utgick alltjämt ifrån, att särskilda medel skulle anvisas för ändamålet, därest företaget befundes böra komma till stånd. I underdånigt utlåtande den 3 februari 1944 framhöll chefen för flygvapnet på i skrivelsen närmare angivna grunder betydelsen av att länsstyrelsens hemställan om anläggande av bro över Lule älv vid Bergnäset vunne bifall.

Framställningen föranledde ingen annan Kungl. Maj:ts åtgärd, än att handlingarna i ärendet överlämnades till investeringsutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens preliminära förslag till investeringsreserv för broföretag upptogs bro över Lule älv vid Bergnäset efter några mindre företag och efter bro över Kalix älv vid Kalix kyrka, vilken senare bro det ansågs mycket angeläget att få ombyggd av militära skäl enligt av styrelsens militäravdelning lämnad uppgift. I den promemoria, som tillhörde förslaget, framhölls emellertid, att företagen voro upptagna i huvudsak i den ordning, som de ansågos böra komma till utförande, men att det förutsattes att omdisposition skulle kunna ske, om så befundes erforderligt.

Investeringsutredningen utslöt emellertid detta företag i sitt förslag till investeringsplan. Som skäl härför anförde utredningen allmänt, att broarbetena hade jämförelsevis begränsade användningsmöjligheter som arbetsobjekt i en arbetsmarknadskris och att de i regel voro materialkrävande. Särskilt gällde detta stora broföretag, som kräva mycket material och vilkas byggnadstid beräknas bliva lång. I fråga om bron över Lule älv vid Bergnäset anförde utredningen vidare, att utredningen på den korta tid, som stått till buds, icke kunnat verkställa den grundliga prövning av byggnadsbehovet, som erfordrades för att taga ställning till byggnadsfrågan särskilt som ganska nyligen uppförts en bro över Lule älv vid Gäddvik ej långt uppströms om den ifrågasatta bron. Dessutom anförde utredningen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin efter angelägenhetsgrad ordnade förteckning placerat denna bro jämte den likaledes av utredningen utslutna bron över Lule älv vid Harads sist på den jämförelsevis stora listan över broar i Norrbottens län.

Vid framläggande av proposition angående allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45 biträdde föredragande departementschefen investeringsutredningens förslag och föreslog således icke att medel skulle beräknas för ifrågavarande broföretag.

På grund härav väcktes två likalydande motioner, den ena inom första kammaren av herr R. Bergh m. fl. (I: 349) och den andra inom andra kam-

maren av herr O. W. Lövgren m. fl. (II: 547) med hemställan att för budgetåret 1944/45 skulle å allmän beredskapsstat under sjätte huvudtiteln punkt 4 (byggande av broar) upptagas ett med 1,5 miljoner kronor förhöjt belopp avsett för bron över Lule älv vid Bergnäset.

Statsutskottet anförde med anledning härav bland annat följande. Vad beträffar bro över Lule älv vid Bergnäset framgår av motionerna och för övrigt av de iakttagelser utskottet gjort vid ett nyligen avlagt besök på platsen, att de nuvarande trafikförhållandena vid denna viktiga infart till själva Luleå äro mycket otillfredsställande. Den nuvarande färjan är uppenbarligen för liten för att ombesörja den även med nuvarande trafikrestriktioner mycket stora trafiken. Trots att färjan gjort i genomsnitt 95 enkelurer om dygnet hava långvariga trafikstockningar icke kunnat undvikas. Utan att nu kunna tillstyrka anslags anvisande för ändamålet och utan att överhuvud nu kunna taga närmare ståndpunkt till denna vittutseende brofråga, måste utskottet dock finna omständigheterna i detta fall vara sådana, att det kan vara befogat med ett nytt övervägande av brons angelägenhetsgrad i förhållande till andra broföretag inom länet. Utskottet hemställde till sist att motionerna icke måtte av riksdagen bifallas. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Efter att på ett övertygande sätt ha på trafiktekniska och trafikekonomiska grunder avvisat tanken på att genom utökande av färjförbindelsen söka lösa det föreliggande trafikproblemet framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare:

Den enda lösningen synes därför vara att en broförbindelse anordnas över älven. Med hänsyn till storleken av en sådan bro torde man icke kunna räkna med kortare byggnadstid än tre à fyra år. Därest anslag för ändamålet anvisas för budgetåret 1945/46, torde bron därför knappast kunna antagas bliva färdig förrän under år 1949. Även om det icke för närvarande kan avgöras, huru snart trafikrestriktionerna kunna upphöra och fredstrafiken komma i gång, synes det dock med hänsyn till den långa byggnadstiden ofrånkomligt att brobyggnaden påbörjas snarast möjligt.

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, s. 81, vitsordar vederbörande departementschef, att ett stort behov föreligger av en broförbindelse vid Bergnäset och att en sådan måste komma till stånd inom en icke alltför avlägsen framtid. Departementschefen vitsordar även, att från länsstyrelsen i Norrbottens län under hand överlämnade ytterligare uppgifter synas ge stöd för en sådan uppfattning. Under hänvisning till statsfinansiella skäl finner sig statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet emellertid icke kunna biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan om ett begynnelseanslag å 2,5 miljoner kronor till påbörjande av denna bro. För att åstadkomma en av trafikförhållandena påkallad omedelbar förbättring föreslås i stället i propositionen anskaffande av en mindre färja. Denna har kostnadsuppskattats till 250 000 kronor, vartill komma

kostnader för färjlägen m. m. Färjan förutsättes kunna komma till användning på annan plats i landet, när broförbindelse tillkommit.

Samtidigt som vi taga fasta på statsrådets positiva intresse för här föreliggande trafikproblem, önska vi ifrågasätta, huruvida förslaget kan anses tillfredsställande ur trafiktekniska och trafikekonomiska synpunkter.

Vid sitt bedömande av situationen har vederbörande departementschef å ena sidan liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen funnit en broförbindelse nödvändig men å andra sidan icke funnit det statsfinansiella läget möjliggöra en belastning på 1945/46 års riksstat med 2,5 miljoner för ändamålet.

Det är givetvis vanskligt att polemisera inför varje sådan frågeställning, eftersom redan nyanser i bedömningen av det föreliggande behovet och bedömningen av det statsfinansiella läget påverka slutsatserna. I detta sammanhang kan möjligen erinras om att anslaget är ifrågasatt att avräknas mot automobilskattemedlen.

I fråga om uppfattningen av behovet av ifrågavarande broförbindelse kan dess bättre nu konstateras, att inom såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och kommunikationsdepartementet som statsutskottet och riksdagen har den sedan flera år upprepade diskussionen kring denna brofråga gett till resultat, att någon tvekan om att bron snart måste komma till stånd icke längre föreligger hos dem som studerat frågan. Man kan också konstatera, att materialsvårigheter icke i år anförts som motiv mot positivt beslut i frågan. Eftersom brobygget vid ett beslut därom vid årets riksdag på grund av omfattande förberedande arbeten icke lär kunna sättas i gång förrän under senvintern 1946, brobyggnadsarbetet beräknas draga en tid av 3—4 år och begynnelsearbetena av naturliga skäl måste komma att omfatta utförande av pelare, brofästen och viadukter samt i materialhänseende sålunda cement och pålvirke samt av järn huvudsakligen armeringsjärn ifrågakomma, synes ju även materialfrågan kunna bemästras. Beträffande frågan om arbetskraft har riksdagen vid tvenne tillfällen anslutit sig till den uppfattningen, att arbetet borde komma till utförande under en arbetslöshetsperiod. Det torde icke kunna bestridas, att även denna förutsättning föreligger. Arbetet beräknas draga 200 000 dagsverken exklusive dem som erfordras för materialframställningen.

Man har sålunda att undersöka, huruvida de av departementschefen åberopade ekonomiska skälen äro hållbara mot bakgrunden av företagens på ovan angivet sätt vitsordade nödvändighet samt övriga förutsättningar för dess förverkligande.

Det synes angeläget att därvid hålla för ögonen, att en färjförbindelse, såsom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppvisats, icke löser trafikproblemet. Det bör i detta sammanhang vidare framhållas, att enligt vad som från sakkunnigt håll inhämtats den i propositionen föreslagna färjan knappast kan bli färdig före sommaren 1947. Det kan vidare befaras, att igång-

sättandet av det såsom nödvändigt betraktade brobygget därefter skjutes på framtiden under avsevärd tid, eftersom, i händelse den föreslagna färjan överhuvud kommer till, man efter 1947 gärna vill avvakta, i vad mån den samma gör trafiksituationen mindre ohållbar. Man kan gentemot förslaget vidare invända, att det råder brist i landet på fartygsplåt. Alternativet betongfärja torde enligt vad som inhämtats från sakkunnigt håll knappast vara rekommendabelt, eftersom här är fråga om gång i is under avsevärd tid av året.

Vad så den ekonomiska sidan av saken angår tillåta vi oss erinra om att i propositionen angivits, att till den uppskattade kostnaden för själva färjan, 250 000 kronor, komma kostnader för färjlägen m. m. Att nya dylika bleve nödvändiga, torde ligga i öppen dag. Enligt sakkunnigas uppgifter torde dessa senare kostnader icke komma att understiga 200 000 kronor. Man har alltså att räkna med en totalanskaffningskostnad av cirka 450 000 kronor.

Mot bakgrunden av att en bro förr eller senare måste byggas har man så att överväga, om den som ett provisorium tänkta anordningen kan anses ekonomiskt väl motiverad med hänsyn till driftskostnaderna.

Vid bedömandet av denna fråga erhåller man viss ledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens diskussion om det i dess ovanberörda skrivelse avvisade färjalternativet. De av styrelsen diskuterade färjorna voro större än den i propositionen ifrågasatta, vilket framgår av en kostnadsjämförelse. Därav följer att de direkta kostnaderna för underhåll och drift bleve lägre men trafik kostnaderna för den del av trafiken, som på grund av förbindelsens fortsatta otillräcklighet måste ta omvägen över Gäddvik, bleve högre. För det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen diskuterade men som ovan framhållits avvisade färjalternativet räknar styrelsen med följande belopp: drift, underhåll och 4 procent avskrivning 272 400 kronor samt ökade trafik kostnader på grund av den fortfarande nödvändiga omvägen för en del av trafiken 58 800 kronor, summa 331 200 kronor. För den efter en tillkomst av den i propositionen föreslagna färjan existerande färjanordningen uppskattas motsvarande tal på sakkunnigt håll till följande belopp: drift, underhåll och 4 procent avskrivning 198 000 kronor, trafik kostnad på grund av anordningens otillräckliga kapacitet 80 000 kronor, summa 278 000 kronor.

Mot dessa kostnader får man ställa drifts-, underhålls- och avskrivningskostnader för en broförbindelse, därvid givetvis bör beaktas, att den ena anordningen löser trafikproblemet men den andra icke. Man kan vid en sådan jämförelse diskutera det berättigade i att såsom skett i propositionen räkna med samma räntefot för investerat kapital för broprojektet som för färjprojektet men icke räkna med olika avskrivningsbehov. Ett dylikt beräkningssätt ter sig överraskande med hänsyn till att en bro givetvis har en väsentligt längre varaktighet än en färja. När det såsom här gäller att skaffa sig en bild av de årliga kostnaderna för åstadkommande av en jämförelse, torde det vara mera rättvisande att i stället för ränta å investerat kapital

räkna med erforderliga årliga avskrivningar, och vid ett sådant betraktelsesätt torde det vara uteslutet att räkna med samma procenttal. Men även om denna fråga lämnas å sido, torde man från ekonomiska utgångspunkter vara berättigad att draga följande slutsatser av de ovan anförda siffrorna.

Även om den föreslagna färjan skulle kunna komma till användning på annat håll, måste man anse det vara ett rätt dyrbart provisorium att lägga ned 200 000 kronor för att iordningställa färjlägen, som efter några år icke längre tjäna något till, eftersom det även i propositionen förutsattes, att brobygget snart skall komma i gång. Därjämte är uppenbart, att drifts- och underhållskostnaderna för färjeförbindelse äro avsevärt större än för en bro. Det är dessutom tydligt, att ju längre det dröjer, innan en broförbindelse kommer till, desto större blir kostnadssumman för den trafik, som på grund av den nuvarande och i propositionen tilltänkta anordningen måste gå omvägen över Gäddvik. De nu anförda slutsatserna torde få anses peka i den riktningen, att man från ekonomiska utgångspunkter starkt kan ifrågasätta lämpligheten att dröja med det som nödvändigt betraktade brobygget.

Mot denna uppfattning kan invändas, att vid ett dröjsmål anskaffningskostnaden för bron bleve så mycket lägre, att compensation därigenom erhålles. Men därom vet ingen något. Däremot visa de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförda trafiksiffrorna, att situationen blir fullständigt ohållbar, ifall broföretaget ej snart kommer till stånd.

Det anförda torde få anses ha visat, att de av riksdagen tidigare angivna förutsättningarna för brons byggande föreligga, att det trängande behovet av bron är vitsordat och att man från rent ekonomiska utgångspunkter kan ifrågasätta lämpligheten att dröja längre.

Under hänvisning därtill få vi sålunda föreslå riksdagen

att, med avslag på Kungl. Maj:ts framställning om anvisande av anslag till ny färja, i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan till byggande av bro över Lule älv vid Bergnäset för budgetåret 1945/46 anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 20 januari 1945.

Ragn. Bergh.

Ernst Hage.

C. Fr. Carlström.

J. F. Grym.

Lage Svedberg.

J. M. Bäckström.

Karl Aug. Johanson.

Gustaf Velander.