

BD:93  
AUTOMOBIL-  
SKATTEMEDEL  
19  $\frac{25}{2}$  33

På begäran av Vägstyrelsen i Piteå tingslags vägdistrikt, Norrbottens län, har undertecknad efter undersökning på platsen upprättat alternativa förslag till ny bro över Storlångträsket på allmänna vägen Öjebyn - Arvidsjaur i Piteå socken, och får jag därom avgiva följande

B E T Ä N K A N D E.

Den befintliga bron över Storlångträsket har överbyggnaden i form av hängverk av trä i 11 spann med vardera c:a 10 meters fri spännvidd och 4 meters fri bredd, vilande på landfästen och pelare av trä, utförda i form av träkistor med någon stenfyllning.

Såväl överbyggnad som landfästen och pelare äro nu till stor del så pass angripna av röta, att brons fullständiga ombyggande är att föredraga framför kostsamma och ändå icke nöjaktiga reparationer.

På grund därav föreslås brons fullständiga ombyggande.

Trafiken på denna väg är även mycket livlig, nämligen mellan Långträskes järnvägsstation och orterna väster därom, vartill kommer genomfartstrafik från kusttrakterna vid Piteå och Luleå till Arjeplogs och Arvidsjaur's socknar samt till västra delen av Piteå socken.

Bron utgör n:r 39 i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens förteckning över större broar inom länet och har byggts med ett mindre statsanslag omkring år 1878.

Det av mig nu framlagda förslaget omfattar byggandet av ny bro med 14,5 meters fri spännvidd och 4,2 meters fri bredd med landfästen av sten i kallmur med grundläggning till betryggande djup på fast botten samt överbyggnad av järnbalkar under brobana av trä och skyddsräcken av järn i likhet med Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens normalritningar för vägbroar.

Sjöbankarna föreslås att utfyllas av sand, grus och sten samt beklädas med uttippad, något ordnad sten. För att få stembeklädnaden

2,

tät utfylles på bankens slanter grus och smästen, innan stenbeklädningen anordnas.

Såsom av förslaget framgår hava två linjer undersökts och två förslag upprättats, vilka här benämnas huvudförslaget (efter en sydligare linje) och alternativförslaget (efter en nordligare linje). Av dessa förslag avser huvudförslaget bibehållande av den nuvarande vägen på östra sidan om sjön, från vilken sida den nya vägen utgår västerut i rak linje med den gamla vägen. Sjöbanken med bro ligger c:a 20 a 90 meter uppströms om den nuvarande träbron. Denna sydligare linje fortsätter rakt fram till den nuvarande vägen, som påträffas vid en svag vänsterkurva c:a 250 meter väster om sjön. Det alternativa förslaget efter den norra linjen avser byggandet av helt ny väg på en sträcka av 1160 m med övergång av sjön vid dess smalaste ställe c:a 250 a 300 meter uppströms om den nuvarande träbron och med anknytning till den gamla vägen väster om sjön strax väster om den plats, där huvudförslaget träffar nuvarande vägen.

På båda dessa linjer äro själva broställena lika djupa och med likadan, fast botten, varför samma broritning passar för vilketera av förslagen, som följes. Bankfyllningen är vid huvudförslaget betydligt större, men då den långa och dyra vägomläggningen vid alternativförslaget medräknas, blir den beräknade kostnaden för båda förslagen lika, nämligen 49.500 kr.

Längden av ny väg med bro enligt huvudförslaget är 400 meter och enligt alternativförslaget 1.160 meter.

Vattendjupet utmed den nuvarande bron är även uppmätt, men då detta är betydligt större än i sagda båda linjer, skulle en bankfyllning med bro mellan den nuvarande träbron och huvudlinjen bliva dyrare än vardera av de båda framlagda förslagen. Då även planläget av en bank närmare den nuvarande bron skulle bli sämre än planläget enligt huvudförslaget, har icke någon linje närmare den gamla bron kunnat ifrågasättas.

Vägbredden är av Länsstyrelsen den 3 februari 1926 bestämd att i förslaget beräknas till 4,2 meter.

Brons fria spännvidd är föreslagen till 14,5 meter, som tydligen är fullt tillräckligt, då järnvägsbron c:a 2½ km nedom Storlångträsket har 15 meters fritt spann och den 3½ km sydväst därom belägna nedre järnvägsbron över samma vattendrag (Långträskbäcken) även har blott 15 m fritt spann, ehuru minst två mindre bäckar infalla i Långträskbäcken mellan dessa järnvägsbroar. Mellan landfästena uprensas botten enligt broritningen.

Fria höjden från ovanliga högvattenytan till överbyggnadens underkant, 75 cm, är även fullt tillräcklig för den obetydliga roddtrafiken vid detta höga och kortvariga vattenstånd.

Nästan allt virket från nederbördsområdet ifråga köres till motorsågar vid landsvägen, varför flottningen genom Storlångträsket är mycket obetydlig.

Därför är det uppenbart, att bron byggande enligt detta förslag icke kommer att inkräkta på allmän eller enskild rätt, varför syn av vattendomstol av mig anses vara alldeles obehövlig.

Beträffande detaljerna av de föreslagna arbetena hänvisas till ritningarna och kostnadsberäkningarna.

Fördelarna av att bygga bron med tillfartsvägar enligt huvudförslaget (den södra linjen) framför att följa alternativförslaget (den norra linjen) synas huvudsakligen vara en rakare sträckning och i övrigt lämpligare läge för gårdarna vid sjön samt billigare marklösen och underhåll, emedan, ifall den norra linjen skulle följas, även den nuvarande vägen från gårdarna öster om sjön skulle behöva underhållas såsom enskild utfartsväg eller en ny enskild väg byggas från dessa gårdar norrut till den nya vägen.

Några nackdelar av att välja huvudförslaget framför alternativförslaget synas icke finnas.

Då fördelarna av att välja huvudförslaget framför alternativförslaget sålunda synas vara betydande, tillstyrkes att bron med tillfartsvägar ombyggas enligt huvudförslaget.

De militära myndigheterna kunna tydligen icke hava något att erinra mot beviljande av statsanslag till företaget efter den ena

eller andra linjen, utan bliva tydligen nöjda med, att den nuvarande svaga träbron utbytes mot en bärkraftigare bro och sjöbank.

Ett statsanslag om  $\frac{2}{3}$  av den beräknade kostnaden tillstyrkes.

Arbetsbeskrivning ingår i bilagda kontraktblanketter samt i arbetsplanens övriga handlingar.

Luleå den 11 december 1926.

*C. Skarstedt*  
*Bestyrkes i tjänsten*  
*C. Skarstedt*

Y T T R A N D E

angående reviderat kostnadsförslag för anläggning av ny bro över Storlångträsket jämte tillfartsvägar på allmänna vägen Öjebyn - Arvidsjaur inom Piteå tingslags väghållningsdistrikt, Norrbottens län.

I december 1926 avlämnade jag en den 11 december 1926 dagtecknad arbetsplan för sagda företag. Dess kostnad beräknades däri till 49.500 kr.

Efter ytterligare undersökning på platsen och närmare övervägande av priserna i kostnadsförslaget har jag nu ansett mig böra höja några pris i sagda kostnadsförslag. Höjningen blir i medeltal c:a 9,1  $\frac{1}{2}$  %, således från 49.500 kr till 54.000 kr.

Reviderat kostnadsförslag med sistnämnda slutsumma får jag därför härmed avlämna med tillstyrkande att detsamma lägges till grund för statsanslagets beräkning.

Luleå den 27. juli 1928

*C. Skarstedt.*

för

ny bro över Storlångträsket jämte tillfartsvägar inom Piteå tingslags  
väghållningsdistrikt, Norrbottens län.

Total väglängd med bro:

enligt huvudförslaget (södra linjen) = 400 meter.

" alternativförslaget (norra linjen) = 1160 meter.

Fri vägbredd = 4,2 m.

Största tillåtna lutning 50 på tusen.

Antagen dagsförtjänst för grovarbetare vid ackordsarbete c:a 5 kr.

(för yrkesskickliga något högre).

	Antal	Pris	Kostnad
	kr. ö.	kr. ö.	kr. ö.
<u>Huvudförslaget.</u>			
400 m. (södra linjen)			
Röjning och rothuggning.....m.	90	0.80	72:-
Vägbrytning i något stenbunden jord....."	130	3:-	390:-
Dikning och planering å myr....."	70	3:-	210:-
Bindjord å myr.....kbm	105	3:-	315:-
Utfyllning av sjöbank.....	"14000	1.50	21000:-
stenskoning å sjöbank av uttippad, något ordnad sten..... kbm	1360	3:-	4080:-
Handräcken av 2" galv. järnrör på granit- stolpar..... m	370	5:-	1850:-
Bro vid km 0/310 enligt specialkostnadsförslag			14800:-
Hyra för tippvagnar och räls med transporter			2100:-
Vägens hårdgöring, inkl. vältning med pinno 0,65 kbm/m.....kbm	250	5:-	1250:-
och grus 0,45 kbm/m....."	180	5:-	900:-
			<u>46967:-</u>
För renstakning, arbetsledning, redskapsslit- ning och ovan icke specificerade utgifter tillägges c:a 15 % av förestående kostnader			<u>7033:-</u>
	<u>Summa kronor</u>		<u>54000:-</u>

Luleå den 27. juli 1928.

*C. Skarstedt*

Alternativförslag

1160 m. (norra linjen)

Röjning och rothuggning.....	m	620	0.80	496:-
vägbrytning i föga stenig jord .....	"	110	3:-	330:-
d:o i något mera stenig jord .....	"	135	4:-	540:-
d:o i mycket stenig jord.....	"	470	7:-	3290:-
Dikning och planering å myr.....	"	180	3:-	540:-
Bindjord å myr.....	kbm	270	3:-	810:-
Anslutningskurvor vid vardera vägändan.....				300:-
Bankning i övrigt (utom sjöbank).....	"	150	3:-	450:-
Utfyllning av sjöbank (lägre pris vid mindre massor än i huvudförslaget)	kbm	4020	2.40	9648:-
Stensköning å sjöbank av utsläp, något ordnad sten.....	"	810	3.50	2835:-
Handräcken å sjöbanken av 2" galvan. järn-rör å granitstolpar.....	m	370	5:-	1850:-
Handräcken i övrigt av trä.....	"	80	3:-	240:-
Stentrummor 0,5 x 0,5 m st 4 .....	"	26	60:-	1560:-
" 0,6 x 0,9 " " 1 .....	"	6,4	100:-	640:-
Avlopp från trummor och vägdiken	"	200	1:-	200:-
Bro vid km 0/175 enligt specialkostnadsförslag (broarna lika)				14800:-
Hyra för tippvagnar och räls med transporter				2100:-
Vägens hårdgöring, inkl. vältning, med pinno 0,65 kbm/m	kbm	745	5:-	3725:-
och grus 0,45 "	"	515	5:-	2575:-
renstakning, arbetsledning, för redskapsslitning och ovan icke specificerade utgifter tillägges c:a 15 % av förestående kostnader				46929:-
				<u>7071:-</u>
				<u>Summa kronor 54000:-</u>

Luleå den 27 juli 1928.

*C. Skarsköld*

Specialkostnadsförslag

till

bro i Storlångträsket.

Fritt spann 14,5 m.

Rivning av den nuvarande bron till nödigt djup

med avdrag för saluvärdet av materialerna i denna bro

500:-

Landfästen m.m.

Spånt med nedslagning.....m. 40 30:-

1200:-

Grundgrävning ..... kbm 16 6:-

96:-

Grundmur..... " 48,4 35:-

1694:-

Koppmur med krampor och dubbar..... " 79 45:-

3555:-

Plattläggning av pall- och grusskift..... kvm 6,5 8:-

52:-

Stenfyllning kring- och grusfyllning bakom

landfästena ..... kbm 50 6:-

300:-

Konkr av uttippad och ordnad sten..... " 95 10:-

950:-

Rensning av sjöbotten mellan landfästena

300:-

Länshållning, isning och diverse.....

1653:-

9800:-

Överbyggnad.

Brokana, inkl. bultar, med arbete..... kbm 8,5 70:-

595:-

Lagerplattor..... st 10 12:-

120:-

Järnbalkar 5 st INP 47,5, 15,38 m långa,

inkl. järnvägsfrakt..... ton 9,9 300:-

2970:-

Skyddsräcke av järn inkl. järnvägsfrakt samt

anbringning..... ton 0,65 600:-

390:-

Transport av järnet från Långträskes järnvägs-

station.....

100:-

Spik, målning och tjärstrykning m.m.

325:-

Summa kronor 14800:-

Luleå den 27 juli 1928.

*O. Hammar*

lsen i  
Norr-  
ad efter  
rättat  
bro över  
vägen  
socken,  
ljande  
n i form  
pännvidd  
ä, ut-  
stor del  
att  
ler.  
llan  
ommer  
arjeplogs  
l.  
sens  
tt  
ny bro  
ndfästen  
fast  
n skydde-  
relsens  
samt  
inaden