

## Nr 308.

Godkänd av första kammaren den 5 juni 1936.

Godkänd av andra kammaren den 5 juni 1936.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning angående anslag till bidrag till uppförande eller inrättande av arbetshem.*

(Sammansatt stats- och andra lagutskotts utlåtande nr 3.)

### Till Konungen.

I den till riksdagen avlätna, den 3 januari 1936 dagtecknade propositionen, nr 1, angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1936/1937 har Eders Kungl. Maj:t under femte huvudtiteln (punkt 67 av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över socialärenden för samma dag) föreslagit riksdagen att till bidrag till uppförande eller inrättande av arbetshem för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

Riksdagen får härmed anmäla, att riksdagen till bidrag till uppförande eller inrättande av arbetshem för budgetåret 1936/1937 anvisat ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

Stockholm den 5 juni 1936.

Med undersätlig vördnad.

## Nr 309.

Godkänd av första kammaren den 6 juni 1936.

Godkänd av andra kammaren den 6 juni 1936.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckt motion om broanläggning över Svinesund m. m.*

(Statsutskottets utlåtande nr 127.)

### Till Konungen.

I motionen I:9 har hemställts, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t förordna, bland annat, Bohusbanans begynnande framdragande till Svinesund genom utförande till en början av denna bandels terrassering samt påskyndande av utredningen om en landsvägsbro över Svinesund.

Inledningsvis må erinras, att ifrågavarande broanläggning över Svinesund är ett tekniskt sett ganska omfattande företag. På grund av sjötrafiken genom sundet in till Idefjorden och Halden (Fredrikshald) bör bron anläggas på segelfri höjd. Enligt mellanriksbanekommissionens år 1923 framlagda beräkningar skulle bron byggd av sten på en höjd av minst 50 meter och med 8 fasta spann av sammanlagt inemot 300 meters längd draga en kostnad av cirka 2,5 miljoner kronor. Helt byggt av järn skulle broföretaget kosta cirka 1,5 miljon kronor. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågå för närvarande vissa tekniska utredningar, avseende att klarlägga kostnaderna för bron, utförd i betong, järn eller sten.

Utan att underskatta företagets omfattning måste dock riksdagen finna starka skäl tala för en anläggning av ifrågavarande broförbindelse över Svinesund till ersättning av den hittillsvarande synnerligen bristfälliga färjförbindelsen. Erinras må, att landsvägen utmed Sveriges västkust med dess fortsättning genom Norge upp till Oslo är en mellanriksväg, som tillmätas stor internationell betydelse. I det planlagda internationella vägnätet upptages denna väg som en av de stora genomfartsvägar, å vilka komma att ställas stora fordringar i fråga om vägbredd, beläggning, frihet från tvära kurvor o. s. v.

Med avseende å vägens planläggning vid själva den svensk-norska gränsen kan visserligen jämte sträckningen över Svinesund alternativt tänkas en inre sträckning genom Bullaredalen och över Halden innanför Idefjorden. Sistnämnda sträckning är emellertid redan på grund av därvarande, framför allt på norska sidan synnerligen oländiga bergsterräng mindre lämplig för framdragning av en väg, avsedd för internationell automobiltrafik. Terrängen utmed Svinesundslinjen är däremot lättare framkomlig.

Rent lokalt sett medför också Svinesundslinjen stora fördelar genom att den på svenska sidan genomlöper ett med avseende å folkmängd och bebyggelse mycket rikare trafikområde än Bullarelinjen. Vad särskilt Strömstad beträffar är att märka de förhoppningar om en ännu starkare frekvens av norska turister, som från stadens sida knyts till broanläggningen över Svinesund, vilken beräknas nedbringa körtiden å den cirka 14 mil långa bilsträckan Oslo—Strömstad till allenast 2—3 timmar.

I samband med övervägandena om förefintliga möjligheter att kunna bringa hjälp åt det av arbetslöshet alltjämt hårt betryckta Bohuslän måste ifrågavarande samfärdselspörsmål också tilldraga sig intresse. På sätt av mellanriksbanekommissionen på sin tid klarlades har särskilt norra Bohuslän ett rätt ogynnsamt kommunikationsläge, som bidragit att hämma dess utveckling. Längdbanan genom Bohuslän slutar i norr vid Strömstad och har därmed karaktären av en från Göteborg utgående bibana. Inga vattendrag utom några smärre, till Munkedal ledande, förse området med skogsprodukter såsom underlag för industrieller exportsjöfart. Att märka är, att särskilt norra Bohuslän sedan gammalt haft handelsgemenskap med närliggande norska städer och där omkring liggande, rätt utbredda industriområden. Genom förbättrade samfärdsel förbindelser med Norge skulle avsättningsmöjligheterna, enkannerligen jordbrukets avsättningsmöjligheter, ökas och överhuvud näringslivet kunna på båda sidor om gränsen livligare utvecklas enligt givna naturliga geografiska och ekonomiska betingelser.

Det förtjänar också framhållas, att broarbetena kunde bli till ett värdefullt led i hjälpatgårderna i fråga om den i Bohuslän rådande arbetslösheten, därest bropelarna, eventuellt också vissa brospann, utfördes av sten. Enligt vad

riksdagens vederbörande utskott inhämtat anses ett sådant utförande av broanläggningen som tekniskt genomförbart.

Men hänsyn till nu angivna förhållanden måste riksdagen finna angeläget, att frågan om en landsvägsbro över Svinesund snarast kan vinna sin lösning. Självfallet förutsättes för genomförandet av broföretaget samarbete med Norge. Enligt vad riksdagens vederbörande utskott erfarit torde emellertid jämväl från norsk sida numera — såväl ur kommunikations- som arbetslöshetssynpunkt — stort intresse föreligga för att broanläggningen snarast skall komma till stånd, samt desslikes villighet att svara för vederbörlig anpart av anläggningskostnaderna.

Vad angår frågan om en sammanknytning av de svenska och norska järnvägsnäten vid Svinesund måste riksdagen i likhet med järnvägsstyrelsen finna en sådan sammanknytning önskvärd. Synpunkten att man redan nu skulle från svensk sida påbörja terrasseringsarbetena å den blivande sammanbindningsbanan kan riksdagen dock ej ansluta sig till. Broanläggningen över Svinesund torde emellertid eventuellt kunna utföras så, att den efter en framtida tillbyggnad kan tjäna som kombinerad landsvägs- och järnvägsbro. I varje fall synas möjligheterna till ett sådant utförande böra närmare undersökas vid de förberedande utredningarna.

Under återopande av vad sålunda anförts får riksdagen i anledning av motionen I:9 anhålla, att nu pågående utredningar om anläggning av bro över Svinesund måtte bedrivas med sådan skyndsamhet, att förslag i ärendet om möjligt kan föreläggas 1937 års riksdag.

Stockholm den 6 juni 1936.

Med undersätlig vördnad.

---

### Nr 310.

Godkänd av första kammaren den 6 juni 1936.

Godkänd av andra kammaren den 6 juni 1936.

*Riksdagens skrivelse till Konungen angående anvisande av de i regeringsformens 63 § föreskrivna kreditivsummor.*

(Statsutskottets memorial nr 135.)

### Till Konungen.

Med anledning av stadgandet i 63 § i regeringsformen att för oförutsedda händelser två särskilda kreditivsummor böra vid varje riksdag anslås och till utbetalning av riksgäldskontoret anvisas, den ena att vara tillgänglig, då Konungen till rikets försvar eller andra högst viktiga och angelägna ändamål, sedan hela statsrådets tankar däröver blivit inhämtade, finner den vara oundvikligen nödig, den andra att, vid infallande krig, av Konungen lyftas,