

Nr 153.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1938 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund.

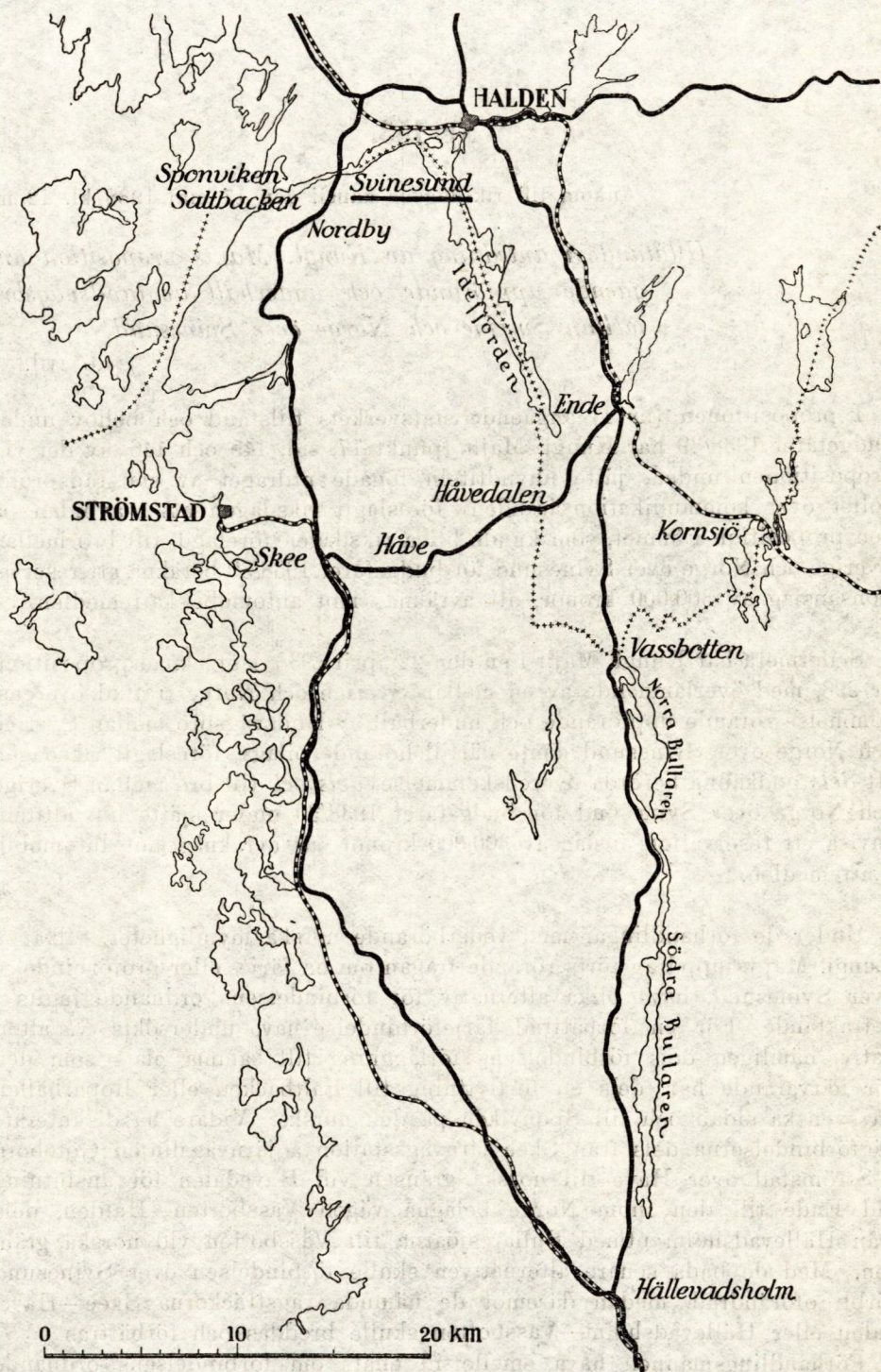
(4:e avd.)

I propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1938/39 har Kungl. Maj:t (punkt 17, sid. 145 och 146, av det vid propositionen under sjätte huvudtiteln fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till bro mellan Sverige och Norge över Svinesund för budgetåret 1938/39 beräkna ett reservationsanslag av 300,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Sedermåra har Kungl. Maj:t i en den 22 april 1938 dagtecknad proposition, nr 298, med överlämnande av en mellan Sverige och Norge träffad överenskommelse rörande uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund jämte därtill hörande bilaga, föreslagit riksdagen att *dels* godkänna berörda överenskommelse, *dels ock* till bro mellan Sverige och Norge över Svinesund för budgetåret 1938/39 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

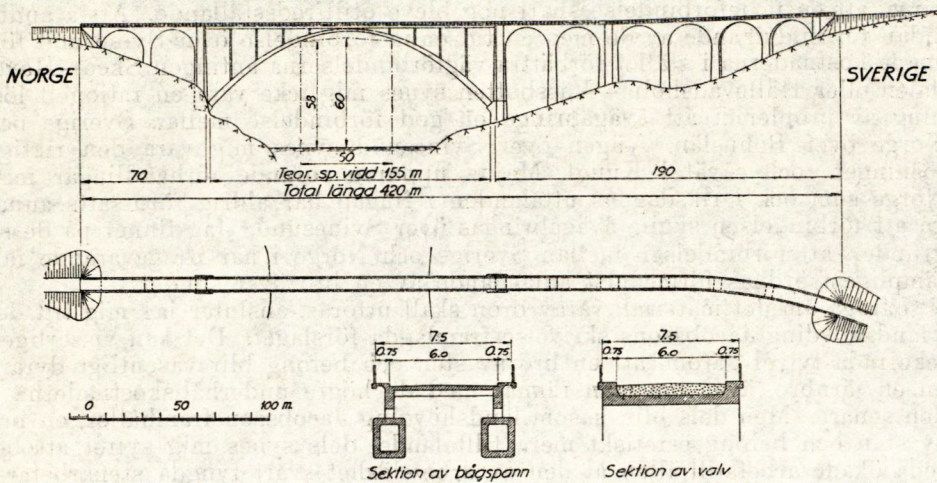
Under de förhandlingar med vederbörande norska myndigheter, vilka på Kungl. Maj:ts uppdrag förts rörande frågan om en färje- eller broförbindelse över Svinesund, hava olika alternativ för förbindelsens ordnande tagits i betraktande. För en förbättrad färjeförbindelse hava undersökts två alternativ, nämligen dels förbindelsens förläggning till samma plats som den för närvarande har, dels en förflyttning till Saltbacken eller Roparhällan på svenska sidan och till Sponviken på den norska. Vidare ha diskuterats vägförbindelserna dels från Skee järnvägsstation å järnvägslinjen Göteborg—Strömstad över Håve till norska gränsen vid Håvedalen för anslutning vid Ende till den inom Norge belägna vägen Vassbotten—Halden, dels från Hällevadsholm utmed Bullaresjöarna till Vassbotten vid norska gränsen. Med de båda senare alternativen skulle förbindelsen över Svinesund förbli oförändrad, medan däremot de nämnda vägsträckorna Skee—Håvedalen eller Hällevadsholm—Vassbotten skulle breddas och förbättras.

Förhandlingsmännen hava emellertid enats om förbindelsens ordnande



genom anläggande av en bro över Svinesund, därvid de låtit utarbета flera alternativa förslag till bron's utförande.

Enligt den överenskommelse om bron's uppförande och underhåll, som nu förelagts riksdagen för godkännande, skall bron — i överensstämmelse med vad den svenska förhandlingsdelegationens ledare, landshövdingen M. Jacobsson, förordnat vid framläggandet av resultatet av de förda förhandlingarna — å delen över sundet uppföras såsom bågbro av armerad betong med landviadukterna å båda stränderna utbildade som valv av granitmurverk eller stenkäddad betong. Kostnaderna för det i överenskommelsen förutsatta alternativet till brobyggnad hava av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av dels inom styrelsen verkställd utredning dels i anslutning härtill infordrade entreprenadanbud beräknats till 2,090,000 kronor. Av den totala kostnaden skall på Norge falla 290,000 kronor, utgörande hälften av den be-



Bro över Svinesund

av betong och sten; längd 420 meter; segelfri höjd 60 meter; valvsektionen upptar en brobredd av 7.5 meter, varav körbana 6 meter och två gångbanor om vardera 0.75 meter.

räknade kostnaden för ett av de norska vägmyndigheterna uppgjort förslag till bågbro av järnfackverk över själva sundet med landviadukter av järnbalkspann på pelare av järnfackverk. Bron skall utföras helt av svenskt material och av för bron's utförande erforderliga dagsverken skola högst 16 procent utföras av norska undersåtar.

Bron's underhåll skall ombesörjas av vederbörande svenska och norska vägmyndigheter i samråd och kostnaden bestridas av vardera partens vägmyndigheter i vad avser den inom dess område belägna delen av bron, varvid gränsen mellan de båda länderna skall vara det över själva sundet belägna brospannets mitt.

Utlåtanden i ärendet hava avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, chefen för försvarsstaben, generaltullstyrelsen och lotsstyrelsen. Av de hörda myndigheterna har endast järnvägsstyrelsen haft någon

invändning att göra mot den lösning av förevarande fråga, som innefattas i den nu framlagda överenskommelsen. Styrelsen har ansett, att bron skulle byggas med förstärkning för en framtida överbyggnad av järnvägsbro.

Departementschefen har vid sitt tillstyrkande av överenskommelsen anfört bland annat följande:

Den nuvarande förbindelsen över Svinesund är ytterligt primitiv och obekväm; därom synas icke råda några delade meningar. Behovet av en bättre förbindelse över sundet är påfallande. Att ordna denna bättre förbindelse medelst en ny färjeanläggning bleve visserligen billigare än genom anläggande av en bro. Mellan de beräknade kostnaderna för en ny färjeanläggning och det billigaste broalternativet är skillnaden dock icke betydande. En färjeförbindelse bleve emellertid också obekvämare och vintertiden dessutom förenad med vissa risker på grund av de branta sluttningarna ned till stränderna. Då det finnes skäl att antaga, att den redan nu icke obetydliga trafiken över sundet med motorfordonstrafikens utveckling kommer att ökas, kan det befaras, att en färjeförbindelse snart nog bleve otillfredsställande. Att å andra sidan för undvikande av de med en tidsenlig förbindelse över Svinesund föränade kostnaderna i stället förbättra vägförbindelserna antingen Skee—Hävedalen eller Hällevadsholm—Vassbotten synes mig icke vara en rationell lösning av problemet att åvägabringa en god förbindelse mellan Sverige och Norge över Bohuslän. Vägen över Svinesund synes mig vara den riktiga lösningen, och såväl i Kungl. Maj:ts uppdrag rörande förhandlingar med Norge som ock i riksdagens uttalanden i frågan har aldrig förutsatts annat än att förbindelsen skulle åvägabringas över Svinesund. Jag finner på dessa grunder, att förbindelsen mellan Sverige och Norge i här ifrågavarande fall lämpligast ordnas förmedelst anläggande av en bro över sundet.

I fråga om det material, varav bron skall utföras, ansluter jag mig till det i landshövding Jacobssons skrivelse framlagda förslaget. Det kan visserligen icke råda tvivel därom, att en bro av sten och betong blir väsentligt dyrare än en järnbro, även om man räknar med de högre underhållskostnaderna å den senare. Men dels blir, såsom landshövding Jacobsson framhåller, en bro av sten och betong estetiskt mera tilltalande, dels synes mig syftet att bereda ökade arbetstillfällen åt den av arbetslöshet svårt tyngda stenarbetarebefolkningen vara värt att tillgodose. Riksdagen har också i sin förut nämnda skrivelse år 1936 framhållit, att broarbetena kunde bli till ett värdefullt led i hjälpåtgärderna i fråga om den i Bohuslän rådande arbetslösheten, därest bropelarna, eventuellt också vissa brospann, utfördes av sten. Sålunda måste riksdagen anses redan ha uttalat sig för en bro helt eller delvis utförd av sten, eftersom en järnbro lika litet som en förbättrad färjeförbindelse är ägnad att bereda ökade arbetstillfällen åt traktens befolkning.

I fråga om det av järnvägsstyrelsen föreslagna utförandet av bron med förstärkning för en framtida påbyggnad av järnvägsbro, kan detta förslag ur vissa synpunkter synas välbetänkt. Med hänsyn till föreliggande omständigheter torde emellertid kunna antagas, att en järnvägsbro över sundet icke kommer att bli aktuell inom de närmaste åren. Då härtill kommer att, enligt vad jag inhämtat, från norsk sida göras bestämda invändningar mot brons förstärkning för en framtida påbyggnad av järnvägsbro, synes mig för närvarande lämpligast att åvägabringa den önskvärda förbättringen av förbindelsen över Svinesund genom anläggande av en bro i enlighet med föreliggande förslag till överenskommelse.

Den del av kostnaden för brons uppförande, som enligt överenskommelsen skall falla på Sverige, föreslås skola fördelas på tre budgetår. Av det för

nästa budgetår erforderliga beloppet, 600,000 kronor, avses 300,000 kronor skola anvisas å riksstaten, medan återstoden förutsättes skola utgå av beredskapsmedel.

Förevarande förslag till landsvägsbro över Svinesund har tillkommit efter framställning från 1936 års riksdag, som framhöll behovet av förbättrade samfärdsförbindelser mellan norra Bohuslän och Norge. Riksdagen uttalade sig också för mellanriksvägens framdraging över Svinesund, vilken sträckning såväl med avseende å framkomlighet som folkmängd och bebyggelse ställde sig betydligt gynnsammare än ett annat framkommet alternativ genom Bullaredalen och den oländiga bergsterrängen innanför Idefjorden över Halden.

Utskottet.

Utskottet får tillstyrka det sålunda framlagda förslaget, vilket också tillgodoser behovet av ökade arbetstillfällen för Bohusläns arbetslösa genom att bron utföres i armerad betong med landviadukter av granitmurverk eller stenkädd betong.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) godkänna den mellan Sverige och Norge träffade överenskommelsen rörande uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund;

b) till *bro mellan Sverige och Norge över Svinesund* för budgetåret 1938/39 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.

Stockholm den 17 maj 1938.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johansson* i Fredrikslund, *Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson*, *Borell*, *Bergström*, *Gustafsson* i Benestad, *Andrén*, *Ström* i Lidköping, *Nilsson* i Fredriksfält, *Jonsson* i Lycksele, *Bäcklund* och *Domö*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock*, *Jansson* i Falun, *Magnusson* i Skövde, *Eriksson* i Stockholm, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Svensson*, *Andersson* i Prästbol, *Ward*, *Weijne*, *De Geer* i Hanaskog och *Åqvist*.
