

## **Nr 298.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund; given Stockholms slott den 22 april 1938.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollen över kommunikationsärenden för den 31 mars 1938 och denna dag samt 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 vill Kungl. Maj:t härmed äska dels riksdagens godkännande av berörda överenskommelse, dels ock anvisande av anslag för bronns uppförande i enlighet med departementschefens förslag.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Albert Forslund.*

## ÖVERENSKOMMELSE

### rörande uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund.

Hans Majestät Konungen av Sverige och Hans Majestät Konungen av Norge, vilka beslutat träffa en överenskommelse rörande uppförande och underhåll av en landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund, hava för sådant ändamål till sina fullmäktige utsett,

Hans Majestät Konungen av Sverige:

Sin Envoyé extraordinaire och Ministre plénipotentiaire i Oslo,  
Christian Ernst Günther;

Hans Majestät Konungen av Norge:

Sin Utrikesminister

Halvdan Koht;

vilka, därtill behörigen bemyndigade, överenskommit om följande artiklar:

#### Art. 1.

Svenska Staten förbinder sig anlägga broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund på de i denna överenskommelse angivna villkor.

#### Art. 2.

Bron skall utföras helt av svenskt material, i svensk regi och i samråd med de norska myndigheterna. Av för brons utförande erforderliga dagsverken skola 14 procent utföras av norska undersåtar med rätt för entreprenören för arbetet att över- eller underskrida detta procenttal med 2 procent av totalsumman. I beräkningen av dagsverken ingår icke av arbetsledning och förvaltningspersonal utfört arbete.

#### Art. 3.

Bron skall utföras i enlighet med de i bilaga härtill angivna bestämmelser och i huvudsaklig överensstämmelse med jämväl bifogade sammanställningsritning.

#### Art. 4.

Uppgörandet och godkännandet av arbetsritningar till bron samt utverkan- det av tillstånd av respektive länders myndigheter till brons utförande skall ombesörjas av den eller de svenska statsmyndigheter, som erhålla svenska regeringens uppdrag härtill.

#### Art. 5.

Brons 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.

*Art. 6.*

Vart och ett av de båda länderna förbinder sig att anlägga och bekosta de behövliga tillfartsvägarna till bron inom sina respektive områden, och dessa tillfartsvägar skola vara färdiga att tagas i trafik samtidigt med bron.

*Art. 7.*

De för denna broförbindelse och dess utförande erforderliga markområdena skola av respektive länder ställas till fritt förfogande i god tid före broarbetenas påbörjande.

*Art. 8.*

Arbetena med broanläggningen skola påbörjas så snart ske kan efter det denna överenskommelse trätt i kraft och bedrivs i en följd, så att bron blir färdigställd snarast möjligt.

*Art. 9.*

För detta svenska statens åtagande förbinder sig norska staten att till svenska staten inleverera 290,000: — svenska kronor, som utbetalas med en tredjedel eller 96,667: — svenska kronor, senast å trettionde dagen efter det denna överenskommelse trätt i kraft, med en tredjedel eller 96,667: — svenska kronor då broarbetet, enligt meddelande av vederbörande svenska myndighet, är till hälften utfört och med en tredjedel eller 96,666: — svenska kronor, då bron är fullt färdig, avsynad och godkänd.

*Art. 10.*

Så snart broanläggningen färdigställts, skall densamma avsynas och godkännas genom den eller de i art. 4 ovan omförmälda svenska statsmyndigheternas försorg. Vid förrättningen, över vilken protokoll skall upprättas, äger därtill behörigen befullmäktigat ombud för Norge närvara och därvid framföra de erinringar, vartill han kan finna skäl.

*Art. 11.*

Erforderliga arbets- och uppehållstillstånd för vid broföretaget eller vid någon dess del anställda skola vara på fullt betryggande sätt generellt ordnade genom respektive länders försorg vid tidpunkten för broföretagets igångsättande.

*Art. 12.*

Till broföretaget erforderligt såväl bearbetat som obearbetat material, maskiner och dylikt må fritt från tull och liknande avgifter införas till, uppläggas på och utföras från bron och brobyggnadsplatsen å såväl svenskt som norskt område vid Svinesund.

*Art. 13.*

För de båda ländernas tullmyndigheter erforderliga byggnader och anordningar skola uppföras genom respektive länders försorg och bekostnad. Kostnaderna för anläggandet, underhållet och driften härav få ej inräknas i kostnaderna för bronns anläggande eller underhåll.

*Art. 14.*

Den över bron framgående trafiken får ej påläggas några avgifter i form av bropenningar eller liknande vare sig å svenska eller norska sidan.

## Art. 15.

Denna överenskommelse skall ratificeras, för Sveriges del av Hans Majestät Konungen av Sverige under förutsättning av Svenska Riksdagens bifall och för Norges del av Hans Majestät Konungen av Norge under förutsättning av Norska Stortingets bifall. Ratifikationerna skola utväxlas i Stockholm.

## Art. 16.

Denna överenskommelse träder i kraft å dagen för ratifikationernas utväxling.

Till bekräftelse härav hava de befullmäktigade ombuden undertecknat denna överenskommelse och försett densamma med sina sigill.

Som skedde i Oslo i två exemplar den 20 april 1938.

CHRISTIAN GÜNTHER.  
(L. S.)

HALVDAN KOHT.  
(L. S.)

*Bilaga ad art. 3.*

Bron över Svinesund skall uppföras cirka 50 meter öster om det nuvarande färjläget.

Bron skall utföras med ett bågspann av armerad betong över själva sundet med en teoretisk spännvidd av cirka 155 meter samt anslutande valvspann av stenmurverk eller stembeklädd betong, två valv å den norska sidan med en total längd av cirka 70 meter samt 6 valv å den svenska sidan med en total längd av cirka 190 meter.

Bågspannet över sundet skall utbildas med bågarna förlagda under brobanan och i mitten av spannet hava en fri höjd över havets medelvattenyta av 60 meter, vilken höjd på ett avstånd av 25 meter från spannets mitt åt vardera sidan får minskas till 58 meter.

Brobanan skall utföras av armerad betong och givas en fri bredd av 7.5 meter, uppdelade på en körbana om 6.0 meter samt två gångbanor, vardera med en fri bredd av 0.75 meter. Brobandedäcket skall förses med särskild brobanebeläggning å såväl körbana som gångbanor.

Till grund för beräkning av bron och för dess utförande skola ligga för dylika arbetens utförande i Sverige gällande bestämmelser enligt »Statliga Cement- och Betongbestämmelser av år 1934, Normalbestämmelser för järnkonstruktioner till Byggnadsverk (Järnbestämmelser) av år 1931 och Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens Normalbestämmelser för vägbyggnad av år 1931».

Bron skall utföras för det belastningssystem i svenska statens »Normalbestämmelser för järnkonstruktioner till Byggnadsverk (Järnbestämmelser) av år 1931», vilket är benämnt »Bro för landsväg».

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 31 mars 1938.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och cheferna för social- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 18) har Kungl. Maj:t 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 1938/1939 beräkna ett reservationsanslag av 300,000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen, medan det återstående belopp, som kunde bli erforderligt för nästa budgetår, vilket beräknades till ytterligare 300,000 kronor, skulle utgå av beredskapsmedel. Sedan numera efter avslutade förhandlingar förslag till överenskommelse mellan Sverige och Norge rörande brobyggnadens utförande föreligger, torde jag ånyo få anmäla ärendet.

Innan jag ingår på det föreliggande förslaget till avtal och vad därmed närmare sammanhänger, torde jag få erinra om några data i den utveckling av berörda spörsmål, som slutligen lett till föreliggande förslag till överenskommelse.

Genom beslut den 12 januari 1934 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, sedermera riksmarskalken O. von Sydow att med vederbörande norska myndigheter förhandla om en färjeförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund, dock utan rätt att biträda något för Sverige bindande beslut, varjämte von Sydow anbefalldes att till Kungl. Maj:t inkomma med det yttrande och förslag, vartill förhandlingarna kunde föranleda. Kungl. Maj:t förklarade sedermera genom beslut den 15 juni samma år det landshövdingen i Göteborgs och Bohus län meddelade bemyndigandet förfallet samt uppdrog åt riksmarskalken von Sydow att med vederbörande norska myndigheter förhandla angående färjeförbindelse, eventuellt anläggande av en broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund, dock utan rätt att biträda något för Sverige bindande beslut. von Sydow skulle till Kungl. Maj:t inkomma med det yttrande och förslag, vartill förhandlingarna kunde giva anledning. Med bifall till av riksmarskalken von Sydow gjord framställning om befrielse från uppdraget uppdrog Kungl. Maj:t seder-

mera genom beslut den 17 januari 1936 åt landshövdingen i Göteborgs och Bohus län att under enahanda villkor och förutsättningar föra ifrågavarande förhandlingar.

Att biträda landshövding Jacobsson vid nämnda förhandlingar har Kungl. Maj:t sedermera förordnat överdirektören, numera generaldirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen N. Bolinder, byråchefen i samma styrelse C. R. Kolm samt vägingenjören E. J. Millén, vilken sistnämnde även förordnats att vara den svenska förhandlingsdelegationens sekreterare. Förhandlingsmän för Norge hava enligt norska regeringens skrivelse den 8 januari 1936 varit veidirektören A. Baalsrud, fylkesmannen E. A. Johannesen och överingenjören J. L. A. Munch, vilken sistnämnde på grund av avgång ur tjänsten under förhandlingarnas gång ersatts med överingenjören A. Dannevig.

Landshövding Jacobsson har med skrivelse den 15 december 1936 inkommit med redogörelse för förhandlingarna jämte ett preliminärt förslag till överenskommelse, om vilket de från de båda länderna utsedda förhandlingsmännen enats.

Innan frågan om en broförbindelse över Svinesund kommit i detta läge har densamma upprepade gånger varit föremål för behandling, tidigast i samband med planerna på den s. k. Bohusbanans byggande, då spörsmålet om en förening av de båda ländernas statsbanenät genom en järnvägsbro över Svinesund dryftades. Senare har frågan varit föremål för offentlig utredning av en härför av svenska och norska regeringarna tillsatt kommission, den s. k. mellanriksbanekommissionen, vilken avgav betänkande år 1923 (Statens offentliga utredningar 1923: 73). Detta betänkande innehåller ett gemensamt uttalande till förmån för den gamla järnvägsplanens förverkligande, men enighet hade dock ej kunnat ernås bland utredningsmännen beträffande den viktiga delen av frågan, nämligen om den linjesträckning, som borde givas den förordade nya mellanriksbanan. Fyra av de fem svenska ledamöterna framförde i ett till kommissionens betänkande fogat särskilt yttrande sin mening, att en linjesträckning gående över Svinesund borde väljas såsom den enda lämpliga med hänsyn till den projekterade nya järnvägslinjens uppgift och karaktär.

Vid 1932 års riksdag väcktes i båda kamrarna motioner om uppförande av en bro över sundet. Bron, som med hänsyn till den stora arbetslösheten i Bohuslän skulle utföras av sten, skulle byggas för landsvägstrafik men på sådant sätt, att den kunde tagas i anspråk även för järnvägstrafik, för den händelse sådan någon gång i framtiden skulle komma till stånd över sundet.

I yttrande över motionerna erinrade järnvägsstyrelsen, att i den tekniska delen av mellanriksbanekommissionens utredning ingått som ett alternativ utförandet av den för järnvägsanläggningen ifråga erforderliga stora bron över Svinesund helt av sten, vartill den i neijden rika tillgången på lättarbetad granit inbjöde. Motionärerna hade nu upptagit tanken, att Sverige och Norge skulle skrida till utförande av denna brobyggnad oberoende av frågan, om en mellanriksbana över gränsen vid Svinesund förr eller senare kunde komma till stånd, och avsåge motionärerna då, att bron, tills dess att den eventuellt en gång kunde komma att tagas i anspråk för en järnväg, skulle givas användning för landsvägsändamål.

Beträffande en landsvägsförbindelse, åvägabringad på sätt som av motionärerna föreslagits, framhöll järnvägsstyrelsen, att trafiken på platsen icke kunde vara så stark, att den rimligtvis skulle i och för sig motivera en så stor och dyrbar broanläggning som den ifrågasatta. Med bortseende härifrån ville emellertid styrelsen fästa uppmärksamheten på att, om en sålunda för landsvägstrafik anordnad bro över Svinesund framdeles skulle komma att tagas i anspråk för en sammanbindningsbana, landsvägstrafiken då måste bortflyttas från densamma. Den beräknade tågtätheten på en eventuell sammanbindningsbana vore nämligen alltför stor för att medgiva brons användning gemensamt för järnvägs- och landsvägstrafik. Dessutom ville det även synas styrelsen, som skulle ett sådant återflyttande av landsvägstrafiken till en, sannolikt väl då också nyskapad och förbättrad färjeled över gränsfjorden, kunna ske utan större olägenhet. En järnväg, som borde kunna tillgodose det mesta av de mera lokala trafikbehoven i berörda orter, komme ju samtidigt till stånd, och för den mera långväga landsvägstrafiken komme väl då också att finnas god landsväg på östra sidan om gränsfjorden.

I utlåtande (nr 37) över motionen anförde statsutskottet, att utskottet visserligen behjärtade vad som motionsvis anförts om det svåra läget i de bohuslänska stenhuggeridistrikten men ville erinra om de vittomfattande hjälpatgärder, som med tanke härpå redan vidtagits, däribland — förutom statsbeställningarna av sten — ett igångsättande av ett större farledsföretag, den s. k. Sotenkanalen, vilken beräknats draga en total anläggningskostnad av cirka 3.7 miljoner kronor. De svenska och norska statsbanenärens sammanknytning över riksgränsen vid norra Bohuslän — vari ifrågavarande brobyggnad över Svinesund inginge som ett viktigt led — hade till övervägande grad betraktats som ett norskt intresse och, enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, syntes frågan för närvarande varken inom de svenska eller norska statsbaneförvaltningarna betraktas som aktuell. Starka tvivel måste också hysas, fortsatte utskottet, huruvida någon mot kostnaderna rimligen svarande lättnad i arbetslösheten kunde vinnas med denna kapitalkrävande och tekniskt vidlyftiga broanläggning. På grund av sjötrafiken genom Svinesund in till Idefjorden och Halden måste bron anläggas på segelfri höjd. Enligt vad mellanriksbanekommissionen förutsatt, skulle en mindre höjd än 50 meter ej kunna förekomma. Byggd av sten med 8 fasta spann, varav 5 å 24, 2 å 33 och 1 å 100 meter, hade bron beräknats kosta cirka 2.5 miljoner kronor. Då alltså någon järnvägsbro över Svinesund ej för närvarande vore behöflig och ej heller landsvägstrafiken syntes motivera igångsättande av ett så stort och dyrbart broföretag, hemställde utskottet, att riksdagen icke måtte bifall motionerna. Nio av utskottet ledamöter anförde reservation mot utskottets hemställan och yrkade, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande möjligheterna för anläggning under samverkan med vederbörande norska myndigheter av en landsvägsbro av sten över Svinesund. Kamrarna stannade i olika beslut, i det första kammaren biträdde utskottets hemställan, medan andra kammaren med avslag å utskottets hemställan biföll reservanternas förslag.

Vid 1934 års riksdag bringades frågan på nytt under behandling genom en i första kammaren till statsministern framställd interpellation, vari interpellanten anhöll att få till statsministern framställa bland annat frågorna, huruvida regeringen ansåge, att landsvägsförbindelsen mellan Sverige och Norge över Bohuslän lämpligen borde förmedlas genom en bro över Svinesund, samt om regeringen i sådan händelse vore beredd att giva landshövdingen i Göteborgs och Bohus län ny instruktion för förhandlingarna med Norge på nämnda grundval eller vidga hans uppdrag till att omfatta även alternativet broslagning över Svinesund.

I sitt svar på interpellationen erinrade statsministern bland annat, att frågan om en vägbro över Svinesund varit föremål för behandling vid 1932 års riksdag samt att Kungl. Maj:t givit landshövdingen i Göteborgs och Bohus län uppdrag att med vederbörande norska myndigheter förhandla i frågan om en färjeförbindelse över sundet. Statsministern framhöll vidare, att en bro över Svinesund, därest den skulle byggas av natursten, bleve ganska dyrbar samt att vägen från Hällevadsholm utmed Bullaresjöarna till Vassbotten vid norska gränsen, varifrån väg ledde till Halden i Norge, nyligen ombyggt och på grund därav kunde upptaga en betydligt större motorfordonstrafik än tidigare. Nämnda förhållanden syntes närmast leda till slutsatsen, att en bro för landsvägstrafiken icke för det dåvarande kunde åtminstone ur ekonomisk synpunkt anses tillräckligt motiverad. Emellertid syntes intet vara att erinra mot, att de pågående förhandlingarna med Norge komme att omfatta även alternativet med landsvägsbro, varvid jämväl kunde vinnas kännedom om ställningen i Norge till en dylik lösning av problemet.

Medan de av mig tidigare nämnda förhandlingarna mellan representanter för svenska och norska myndigheter pågingo, bragtes frågan på nytt inför riksdagens prövning genom *motion (nr 9) i första kammaren år 1936*, vari yrkades bland annat, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t förorda dels Bohusbanans begynnande framdragande till Svinesund genom utförande till en början av denna bandels terrassering och dels påskyndande av utredningen om landsvägsbro över Svinesund.

I av statsutskottet inhämtat yttrande den 3 april 1936 över motionen anförde järnvägsstyrelsen bland annat, att styrelsen vore angelägen att bättre landsvägsförbindelser snarast möjligt åstadkommes över Svinesund, så att en förbättring kunde åstadkommas av de nuvarande bussförbindelserna — i vilka styrelsen medverkade — mellan Strömstad och Halden och därmed mellan tågen å Bohusbanan å ena samt tågen å linjen Halden—Oslo å andra sidan, att styrelsen helst såge att sådan förbindelse över sundet ordnades med bro och icke med färja, som från början varit tänkt, samt att en landsvägsbro därvid lämpligen syntes bära utföras på sådant sätt, att den eventuellt en gång senare i tiden skulle kunna påbyggas för att tjäna såsom kombinerad landsvägs- och järnvägsbro, detta för det fall att Norge skulle framdeles vilja upptaga tanken på en mellanriksbana och överenskommelse då kunde komma att träffas om dess realiserande.

I riksdagens skrivelse (nr 309) i anledning av motionen framhålles inled-

ningsvis, att ifrågavarande broanläggning över Svinesund vore ett tekniskt sett ganska omfattande företag. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påginge för närvarande vissa tekniska utredningar, avseende att klarlägga kostnaderna för bron, utförd i betong, järn eller sten.

Härefter anföres i skrivelsen:

Utan att underskatta företagens 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 industri- eller 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 samfärdsförbindelser med Norge skulle avsättningsmöjligheterna, enkanterligen 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 hjälpåtgärderna i fråga om den i Bohuslän rådande arbetslösheten, därest bropelarna, eventullt också vissa brospann, utfördes av sten. Enligt vad riksdagens vederbörande utskott inhämtat anses ett sådant utförande av broanläggningen som tekniskt genomförbart.

Med 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 anhöll riksdagen i anledning av motionen I: 9, att pågående utredningar om anläggning av bro över Svinesund måtte bedrivas med sådan skyndsamhet, att förslag i ärendet om möjligt kunde föreläggas 1937 års riksdag.

Slutligen var frågan föremål för en interpellation även vid 1937 års riksdag, vilken av chefen för kommunikationsdepartementet besvarades med en hänvisning till att vederbörande norska myndigheter ännu icke vore beredda att taga slutlig ställning i spörsmålet.

Såsom förut nämnts har landshövding Jacobsson i skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 december 1936 inkommit med redogörelse för förhandlingarna jämte ett preliminärt förslag till överenskommelse, om vilket de från båda länderna utsedda förhandlingsmännen enats. Av skrivelsen bilagda protokoll framgår att sammanträden mellan förhandlingsmännen ägt rum den 16 och 17 januari, den 5 september och den 17 oktober 1936.

Enligt det som resultat av förhandlingarna framlagda förslaget till överenskommelse skulle över sundet uppföras en brobyggnad i huvudsaklig överensstämmelse med något av de i överenskommelsen närmare angivna alternativen, kallade alternativ III a och b, IV a och b samt VI. Av en förhandlingsprotokollet den 17 oktober 1936 bilagd sammanställning, till vilken jag i övrigt torde få hänvisa, framgår, att kostnaderna för de olika alternativen enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar skulle uppgå till respektive 1,660,000 kronor, 1,930,000 kronor, 1,680,000 kronor, 1,950,000 kronor och 2,370,000 kronor. Av berörda sammanställning framgår vidare, att anbud infordrats från olika entreprenörer å i sammanställningen upptagna alternativ till brobyggnad. Medeltalen plus 15 procent av de för vart och ett av de nyss nämnda alternativen ingivna anbuden utgjorde respektive 1,567,000 kronor, 1,807,000 kronor, 1,404,000 kronor, 1,675,000 kronor, samt 2,063,000 kronor. I promemoria den 15 februari 1937 meddelar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att kostnaderna för en brobyggnad enligt det av landshövding Jacobsson i skrivelsen den 15 december 1936 förordade alternativ VI med bågbro av armerad betong över själva sundet och med anslutningsviadukter av stenmurverk på grundval av dels inom styrelsen verkställd den 3 september 1936 dagtecknad utredning, dels i anslutning härtill infordrade entreprenadanbud beräknats till 2,090,000 kronor. Av förhand-

lingsprotokollet den 17 oktober 1936 framgår likaledes, att av den totala kostnaden för brons uppförande Norge enligt överenskommelsen skulle betala sammanlagt 290,000 svenska kronor, utgörande hälften av den beräknade kostnaden för ett av de norska vägmyndigheterna uppgjort förslag till bågbro av järnfackverk över själva sundet med landviadukter å såväl svenska som norska sidan byggda av järnbalkspann på pelare av järnfackverk. De nyss angivna väsentligt högre kostnaderna för bron uppkomma därigenom, att bron enligt dessa alternativ skulle till större eller mindre omfattning byggas av sten och betong.

I skrivelsen framhåller landshövding Jacobsson, att för tillgodoseende av riksdagens uttalande för möjlighet, att i framtiden å samma plats framdraga en mellanriksbana över Svinesund, tvenne olika lösningar av brofrågan undersökts, nämligen *dels* att bygga järnvägsbron invid landsvägsbron och med brobanorna i samma höjdplan, *dels ock* att utbilda bron över Svinesund såsom en dubbeldäckad bro med järnvägsbron förlagd ovanpå landsvägsbron, vilken utbygges i första utbyggnadsstadiet. Rörande dessa alternativ anföres i skrivelsen:

En jämförelse i ekonomiskt hänseende mellan de båda alternativa lösningarna av brofrågan och baserad på i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda kostnads kalkyler för bron enligt den i bilagda protokoll från förhandlingsmännens sammanträde den 5 september 1936 intagna tablån framgår av följande »Sammanställning». Alternativ VI skiljer sig från alternativ V a genom att bågspannet är av armerad betong i stället för av järn.

Anläggningskostnaden för alternativ VI och alternativ V a är praktiskt taget lika eller 2,350,000 kronor och 2,330,000 kronor.

#### Sammanställning.

D e t a l j	Broarna byggda i samma plan och bredvid varandra	Dubbeldäckad bro
	kr.	kr.
Landsvägsbron .....	2,330,000	3,470,000
Kapitaliserad underhållskostnad .....	40,000	70,000
Järnvägsbron .....	2,500,000	760,000
Kapitaliserad underhållskostnad .....	100,000	140,000
Bron efter sista utbyggnaden .....	<b>4,970,000</b>	<b>4,440,000</b>

Då brons utbyggnad för järnväg nu ej är aktuell, torde det i nuvarande stund endast gälla att fastställa, efter vilket av de båda förutnämnda broalternativen brons första utbyggnad skall utföras.

Utföres brons första utbyggnad eller för enbart landsvägstrafik, blir kostnaden enligt förestående »Sammanställning» för alternativet »Landsvägs- och järnvägsbron bredvid varandra» med kapitaliserade underhållskostnaden inräknad 2,370,000 kronor och utan kapitaliserade underhållskostnaden 2,330,000 kronor. Motsvarande kostnadsbelopp för alternativet »Dubbeldäckad bro» äro 3,540,000 kronor och 3,470,000 kronor.

Alternativet »Landsvägs- och järnvägsbro bredvid varandra» blir således 1,170,000 kronor respektive 1,140,000 kronor billigare än alternativet »Dubbeldäckad bro».

Skulle bron redan nu utbyggas till full utbyggnad eller för såväl lands-

vägs- som järnvägstrafik, blir enligt förestående »Sammanställning» kostnaden för alternativet »Landsvägs- och järnvägsbro bredvid varandra» med kapitaliserade underhållskostnaden inräknad 4,970,000 kronor och utan kapitaliserade underhållskostnaden 4,830,000 kronor. För alternativet »Dubbel-däckad bro» bliva motsvarande kostnader 4,440,000 kronor respektive 4,230,000 kronor.

I detta fall blir alternativet »Landsvägsbro och järnvägsbro bredvid varandra» således 530,000 kronor respektive 600,000 kronor dyrare än alternativet »Dubbel-däckad bro».

Valet av broalternativ vore således, framhåller landshövding Jacobsson, beroende av den tidslängd, som låge mellan brons första utbyggnad, eller för enbart landsvägstrafik, och brons fullständiga utbyggnad, eller för såväl landsvägs- som järnvägstrafik. Häröver vore vid nuvarande tidpunkt intet bekant, varför det vore nödvändigt klargöra, huru lång tid som skulle förflyta mellan första utbyggnad och fullständig utbyggnad av bron, för att den kostnadsökning av 600,000 kronor vid fullständig utbyggnad av bron, som uppstode om alternativet »Landsvägs- och järnvägsbron bredvid varandra» valdes, skulle täckas av räntevinsten på den besparing 1,140,000 kronor, som gjordes vid brons första utbyggnad enligt alternativet »Landsvägs- och järnvägsbron bredvid varandra». Här om anföres i skrivelsen:

Av efterföljande »Tablå» skall man finna, att räknas med  $3\frac{1}{2}$  procent räntefot beloppet 1,140,000 kronor efter 12 år har växt till 1,722,619 kronor eller ökat med i runt tal 600,000 kronor; räknas med 5 procent räntefot, har beloppet 1,140,000 kronor efter 9 år växt till 1,767,482 kronor eller ökats med i runt tal 600,000 kronor.

Tablå.

Räntefot	Merkostnadens värde efter				
	0 år	5 år	8 år	12 år	15 år
$3\frac{1}{2}$ % .....	1,140,000	1,354,264	1,501,163	1,722,619	1,909,899
5 % .....	1,140,000	1,420,645	1,684,304	2,047,280	2,369,980

Härav framgår således, att därest brons fullständiga utbyggnad för såväl landsvägs- som järnvägstrafik kommer att ske först efter 9 å 12 år, det ur ekonomisk synpunkt är riktigt att utföra densamma enligt alternativet »Landsvägs- och järnvägsbro bredvid varandra» och med en första utbyggnad omfattande bro för enbart landsvägstrafik.

Då norska stortinget numera beslutat elektrifiering av järnvägslinjen Oslo—Halden—Kornsjö, och Kungl. Maj:t beviljat koncession för elektrifiering av järnvägslinjerna Kornsjö—Mellerud och Mellerud—Göteborg i Sverige, föreligger enligt de norska förhandlingsmännen föga intresse från norsk sida att framdraga en mellanriksbana över Svinesund, och då kungl. järnvägsstyrelsen i sitt yttrande i denna fråga till statsutskottet framhåller, att initiativet till anläggandet av nämnda mellanriksbana skall tagas från norskt håll, torde anläggandet av en mellanriksbana över Svinesund knappast vara att påräkna inom de närmaste 9 å 12 åren, varför brofrågans lösning enligt alternativet »Landsvägs- och järnvägsbro bredvid varandra» och brobanorna i samma höjdplan torde ur ekonomisk synpunkt vara riktig och ur estetisk synpunkt fördelaktigast.

Såsom motivering och förklaring till den med de norska förhandlingsmännen träffade överenskommelsen anför landshövding Jacobsson härefter, att den utmed Sveriges västkust från kontinenten över Malmö, Hälsingborg och Göteborg genom Bohuslän och Östfold till Oslo gående landsvägen måste såsom en internationell genomfartsväg med karaktär av mellanriksväg fylla stora fordringar i fråga om vägbredd, körbanans uppdelning för olika trafikslag, körbanebeläggning, flacka kurvor, goda siktförhållanden och goda framkomstmöjligheter i övrigt samt om möjligt vara en verklig turistattraktion. För fyllandet av dessa krav påginge inom Hallands län eller hade nyligen fullbordats stora omläggnings- och permanentbeläggningsarbeten å nämnda väg. Inom Göteborgs och Bohus län påginge mellan Hallands läns gräns vid Flabäck och Göteborg omläggnings- och permanentbeläggningsarbeten över Göta älv mellan Göteborg och Hisingen vore ny bro under utförande liksom vägens breddning mellan Göteborg och Kungälv, varest anläggandet av bro över Nordre älv jämte vägens framdragande genom Kungälvs stad enligt Kungälvs stadsfullmäktiges beslut vore avsett att komma till utförande inom närmaste tid. Från Kungälv till Uddevalla vore vägen under omläggning och permanentbeläggning och å stora sträckor färdig. Norr om Uddevalla påginge omläggningar och förbättringar inom Tunge och Kville härader, inom Tanums härad vore vägen praktiskt taget omlagd och inom Vette härad delvis omlagd; ytterligare omläggnings- och förbättringsarbeten påginge dels vid Skee, dels ock mellan Dyne och Nordby. Vägen Göteborg—Svinesund bleve inom närmaste tid fullgod ända fram till Nordby, där omläggningsarbetena tills vidare måste avstannas i avvaktan på huru förbindelsen mellan Sverige och Norge skulle ordnas. För lösande av detta spörsmål ha undersökts olika alternativ, för vilka redogörelse lämnas i skrivelsen:

*Alternativ A. S.* eller omläggning, breddning och förbättringar av vägen från allmänna vägen Uddevalla—Svinesund vid Skee järnvägsstation över Håve till norska gränsen vid Håvedalen (Tyslingemo) för anslutning till den inom Norge belägna vägen Vassbotten—Halden vid Ende. Beräknad kostnad cirka 500,000 kronor.

*Alternativ B. S.* innefattande omläggning, breddning och förbättring av vägen från allmänna vägen Uddevalla—Svinesund vid Hällevadsholm genom Bullaren till norska gränsen vid Vassbotten. Beräknad kostnad cirka 930,000 kronor.

*Alternativ C. S.* eller vägförbindelsens Sverige—Norge framdragande över Svinesund eller i trakten därav. För detta alternativ har uppgjorts *dels* förslag till färjförbindelse *dels ock* förslag till broförbindelse över Svinesund.

För färjförbindelsen har uppgjorts *ett* förslag från Saltbacken eller den något öster därom belägna Roparhällan till Sponviken i Norge och *ett* för färjledens förläggande till samma plats, där den nuvarande nästan ofrafikabla färjförbindelsen över Svinesund är belägen.

Färjförbindelsen från *Saltbacken* till Sponviken i Norge omfattar dels en cirka 2.0 kilometer lång, 6.6 meter bred väg, dels färja och färjläge till en kostnad som jämte kapitaliserade värdet av färjans drift- och underhållskostnader (20,000 kronor per år) efter 5 procent beräknas till en kostnad av 724,500 kronor.

Färjvägens längd från Saltbacken till Sponviken är cirka 1,050 meter.

Väljes den cirka 1 kilometer öster om Saltbacken belägna platsen *Ropar-*

*hällan* såsom utgångspunkt i stället för Saltbacken blir kostnaden enligt samma beräkningsmetod 678,000 kronor.

Färjvägens längd från Roparhällan till Sponviken är cirka 510 meter.

Vidare har ett ytterligare alternativ undersökts, nämligen den nya färjledens förläggande till samma plats, där den nuvarande färjan över *Svinesund* är belägen.

Färjledens längd i detta fall är knappa 200 meter, och kostnaderna inklusive väganläggningen beräknas enligt samma metod till 725,000 kronor.

Av förestående framgår, att de tre färjlederna ur rent ekonomisk synpunkt äro praktiskt taget varandra fullt likvärdiga, men med hänsyn till, att färjorna vid såväl Saltbacken som Roparhällan på grund av den långa färjvägen och större öppet vatten äro mera utsatta för vindar och issvårigheter än färjan vid Svinesund, är ur drift- och trafiksäkerhetssynpunkt färjleden över Svinesund att föredraga framför de båda andra färjlederna.

Jämte fordran på en fullt driftsäker förbindelse över Svinesund, fortsätter redogörelsen, komme trafiken med hänsyn till att förbindelsen ingår i en mellanriksväg att ställa mycket stora krav på att framkomstmöjligheten är snabb, vilket en färjeförbindelse aldrig kunde bliva. På grund härav hade även en alternativ lösning med bro över Svinesund övervägts. Enligt i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda kostnadsutredningar, delvis baserade på infordrade preliminära anbud, hade en bro över Svinesund beräknats kosta 1,400,000 kronor, varav Sverige skulle betala 1,110,000 kronor. Vid denna kostnadsberäkning hade hänsyn till brons framtida utbyggnad för järnvägstrafik ej tagits ej heller några som helst sociala synpunkter, utan endast tekniskt ekonomiska hänsyn varit vägledande. I anslutning härtill anföres vidare:

Vägförbindelsen över Svinesund med bro jämte anläggning av väg Nordby—Svinesund enligt angivna förutsättningar är kostnadsberäknad till 1,392,000 kronor.

Vägförbindelsen med färja över Svinesund drager en total kostnad av 725,000 kronor och blir således 667,000 kronor billigare än vägförbindelsen med bro över Svinesund.

Med tanke på de i dessa trakter för trafiksäkerheten å vägarna svåra vinterförhållandena med isbeläggningar och halka, torde det ej kunna anses försvarligt tvinga trafiken å såväl svenska som norska sidan att passera ned till färjan i en cirka 1 kilometer lång backe sluttande cirka 70 promille, och då en färja dessutom aldrig kan bliva fullt driftsäker, utan driftstopp på grund av is- och vindförhållanden samt strömsättningar kan uppstå, bör bron komma till utförande oaktat den drager 667,000 kronor större total kostnad än färjeförbindelsen.

Även inom Norge har genom överingenjören vid Veivesendet i Östfolds fylke J. Munch en undersökning gjorts för utredande av den lämpligaste sträckning för denna förbindelses framdragande till Oslo. Denna undersökning har resulterat i trenne alternativ, nämligen:

*Alternativ B. N. I*, som utgör en fortsättning av vägen Hällevadsholm genom Bullaren till Vassbotten, i Sverige benämnd alternativ B. S. går från Vassbotten över Halden, Döle och Askim till Oslo. Vägen har en längd av cirka 155.3 kilometer och drager en beräknad kostnad av 5,500,000 kronor.

För fortsättningen av vägen Hällevadsholm över Bullaren från Vassbotten genom Norge har även uppgjorts ett alternativ till vägens sträckning från Vassbotten över Halden, Rakkestad och Askim till Oslo, som för delen inom Norge kallas *alternativ B. N. II*.

Enligt de norska utredningarna skulle denna väg komma att draga en beräknad kostnad av 5,600,000 kronor och få en längd av 155 kilometer.

Med hänsyn till svårigheter att komma fram utefter Iddefjorden och genom Haldens stad med en fullgod mellanriksväg har inom Norge även uppgjorts en kostnadsberäkning kallad *alternativ C. N.* för vägförbindelsens framdragande från Sverige över Svinesund, Döle och Askim till Oslo. I denna sträckning blir vägens längd i Norge 117 kilometer och har vägen beräknats kosta 4,300,000 kronor, varav 300,000 kronor utgör den norska andelen i anläggningskostnaden för Svinesundsbron. Detta alternativ utgör en direkt fortsättning av det svenska »Alternativ C. S.» med bro över Svinesund.

För det svenska »Alternativet A. S.» eller vägförbindelsens framledande från Skee över Håve och Håvedalen (Tyslingemo) till något av de norska alternativen B. N. I eller B. N. II å delen Vassbotten—Halden vid Ende har inom Norge icke någon utredning gjorts, då detta alternativ i förhållande till svenska alternativet B. S. i kombination med de norska alternativen B. N. I eller B. N. II får en ökad väglängd av cirka 21 kilometer.

För erhållande av en bättre överblick över de här ovan nämnda alternativen för vägförbindelsen Sverige—Norge har uppgjorts följande

#### Sammanställning.

Vägsträcka	Alternativ		Väglängd i km			Uppskattad kostnad i kronor		
	I Sverige	I Norge	I Sverige	I Norge	Totalt	I Sverige	I Norge	Totalt
Hällevadsholm— Vassbotten—Hal- den—Döle—Askim Oslo .....	B. S.	B. N. I	36.0	155.3	191.3	930,000	5,500,000	6,430,000
Hällevadsholm— Vassbotten—Hal- den—Rakkestad— Askim—Oslo ....	B. S.	B. N. II	36.0	155.0	191.0	930,000	5,600,000	6,530,000
Hällevadsholm— Svinesund—Döle— Askim—Oslo; med vägbro över Svine- sund .....	C. S.	C. N.	73.9	117.0	190.9	1,392,000	4,300,000	5,692,000

»Sammanställningen» visar, att vägens framdragande över Svinesund drager totalt minsta anläggningskostnaden, fast delen inom Sverige drager en ökad kostnad av cirka 460,000 kronor i förhållande till alternativet över Vassbotten (Bullaren). Mot detta skall vägas den stora lokala fördel för Bohuslän, som ligger i att Svinesundslinjen på svenska sidan genomlöper ett med avseende å folkmängd och bebyggelse mycket rikare trafikområde, omfattande Tanums och Vette härader samt Strömstads stad och vissa delar av Kville härad, än linjen över Vassbotten (Bullaren), vars trafikområde är Bullarens härad.

Då det förstnämnda trafikområdet omfattade cirka 7 gånger så stor folkmängd eller cirka 23,000 invånare, cirka 3½ gånger så stor åkerareal eller i runt tal 15,000 hektar och dubbelt så stor skogsareal eller 43,000 hektar samt 7 gånger så stort taxeringsvärde cirka 33 miljoner kronor som det sistnämnda, torde någon tvekan ej råda, att den lokala betydelsen för Bohuslän mer än väl uppvägs den större anläggningskostnaden för Svinesundslinjen (alternativ C. S. och V. N.), vadan denna linje även för Sverige bör väljas.

De här ovan använda statistiska uppgifterna gälla visserligen för år 1923, men vid en jämförelse trafikområdena emellan torde de kunna anses lämna ett fullgott resultat, då utvecklingen inom båda områdena fortskridit ungefär likformigt efter denna tidpunkt.

Såsom en sammanfattning av den lämnade redogörelsen anför landshövding Jacobsson, att av det föregående framginge att en landsvägsbro över Svinesund ur såväl trafiktekniska som ekonomiska synpunkter vore det alternativ till förbättrande av förbindelsen mellan Sverige och Norge, som borde väljas.

Av de olika broförslagen syntes alternativ VI med mittspannet över själva sundet utbildat som bågbro av betong med landviadukterna å såväl svenska som norska sidan av Svinesund gjorda som stenvalv mellan pelare av granitmurverk vara det alternativ, som borde förordas till utförande, fastän det ställde sig cirka 700,000 kronor dyrare än de billigare broförslagen enligt alternativen III och IV. Redan estetiska skäl talade för en bro med pelare och valv av sten. En sådan bro skulle på ett alldeles särskilt sätt passa in i landskapet och bli en turistattraktion till norra Bohusläns övriga sevärdheter. Viktigare vore emellertid, att sociala skäl talade bestämt för detta alternativ. Den bohuslänska stenindustrien, som i hög grad vore lokaliserad till norra Bohuslän, befunde sig ännu i en starkt krisartad depressionsperiod, vilken på grund av många olika förhållanden ej syntes bliva övervunnen inom närmaste tiden. Den bland befolkningen i dessa trakter rådande arbetslösheten vore därför av så svårartad karaktär, att statsmakterna och kommunerna måste i hög grad träda hjälpande emellan och skapa mer eller mindre varaktiga arbetstillfällen. I dessa trakter, omfattande Vette härad och nordvästra delarna av Tanums härad, funnes förutom stenindustrien icke någon industri, som kunde absorbera de utan egen förskyllan vordna arbetslösa, och ej heller förmådde de i dessa trakter varande små lantbruken sysselsätta någon större mängd av de arbetslösa, vilkas antal inom Vette härad och nordvästra delen av Tanums härad för det dåvarande uppginge till cirka 800 arbetande personer.

Nämnda broalternativ VI, vari inginge icke mindre än cirka 1,400 kubikmeter betong och 14,000 kubikmeter granitmurverk, utgjorde således ett synnerligen värdefullt arbetsobjekt för dessa traktens befolkning.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställer landshövding Jacobsson *dels* att Kungl. Maj:t måtte fastställa trafikförbindelsens mellan Sverige och Norge ordnande medelst landsvägsbro över Svinesund, enligt broalternativet VI med bågbro av armerad betong över själva sundet och med anslutningsviadukterna å såväl svenska som norska stranden av valv i granitmurverk eller granitbeklädd betong, och godkänna det av de svenska och norska förhandlingsmännen uppgjorda förslaget till: »Överenskommelse rörande uppförande och underhåll av bro över Svinesund», *dels* att kostnaderna för detta broföretag måtte bestridas helt av statsmedel, *dels* att till broföretaget måtte beviljas ett förslagsanslag av 1,800,000 kronor, att fördelas på tre år med en tredjedel för vart och ett av budgetåren 1937/1938, 1938/1939 och 1939/1940, *dels* ock att Kungl. Maj:t av tillgängliga medel för arbetslöshetens bekämpande måtte till anläggandet av anslutningsvägen Nordby—Svinesund bevilja ett förslagsanslag av 261,300 kronor, motsvarande 95 procent av den beräknade anläggningskostnaden 275,000 kronor exklusive marklösen, vartill statsbidrag i vanlig ordning måtte få utgå ur länets automobilskattefond att

tillställas Vette härads eller Norrbygdens härads vägdistrikt med en tredjedel under vart och ett av förutnämnda tre budgetår.

Mot det sålunda ur förhandlingarna framgångna förslaget till överenskommelse gjordes sedermera från norsk sida vissa invändningar, varför förhandlingarna fortsattes genom utrikesdepartementets försorg. Resultatet av dessa förhandlingar har blivit det till undertecknande nu föreliggande förslaget till överenskommelse. Den sakliga skillnaden mellan de båda förslagen hänför sig uteslutande till artikel 2, vari stadgas att norsk arbetskraft skall vid broarbetet användas i en utsträckning, som ungefärligen svarar mot den andel i kostnaderna för bron, som enligt överenskommelsen faller på Norge. I det preliminära förslaget till överenskommelse motsvarades denna bestämmelse av en punkt, vari stadgades att bron skulle utföras av svenskt material och av svenska arbetare.

Över det av landshövding Jacobsson framlagda förslaget till överenskommelse ha utlåtanden avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, chefen för försvarsstaben, generaltullstyrelsen och lotsstyrelsen*. De två sistnämnda utlåtandena ha på anmodan av landshövding Jacobsson avgivits till honom och bilagts Jacobssons skrivelse till Kungl. Maj:t den 15 december 1936.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller i sitt den 4 januari 1937 daterade yttrande, att vad beträffade frågorna om vägförbindelsens sträckning å den inom Sverige belägna delen samt om vägens framdragande över Svinesund medelst färja eller bro styrelsen finge på av landshövding Jacobsson anförda skäl tillstyrka, att vägförbindelsen i fråga erhöle den med alternativ CS betecknade sträckningen med trafikleden framdragen över Svinesund å fast bro. Styrelsen anför härefter:

I fråga om själva brobyggnadens utförande anser sig styrelsen till en början böra framhålla, att vid handläggning av ärenden i fråga om brobyggnader och konstarbeten — enligt den styrelsen, jämlikt gällande instruktion, påvilande ämbetsbefattningen — olika föreliggande broförslag i form av upprättade arbetsplaner eller infordrade entreprenadanbud såsom regel måste bedömas ur följande fyra synpunkter, nämligen ur teknisk, ur vattenrättslig, ur estetisk samt ur ekonomisk synpunkt. Det förslag, som med minsta nackdelar förenar största fördelar ur angivna synpunkter, är därvid såsom regel att anse såsom det ändamålsenligaste och bästa; och ett förslag, som ur teknisk och vattenrättslig synpunkt är godtagbart, ur estetisk synpunkt fyller nöjaktiga krav och som därjämte ur ekonomisk synpunkt erbjuder de största fördelarna, godkännes sålunda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom regel till utförande. Därest nyss angivna synpunkter skulle anläggas även vid bedömning av förevarande brofråga och de härför uppgjorda förslagen, lär ett utförande av det förordade broförslaget, i handlingarna betecknat alternativ VI, icke kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkas, enär en godtagbar lösning av denna brofråga bör kunna erhållas för en avsevärt lägre kostnad. I förevarande fall måste emellertid enligt styrelsens förmenande från svensk sida även stora hänsyn tagas till de sociala synpunkterna. Detta kommer redan till uttryck i det förslag till överenskommelse rörande brons uppförande och underhåll, som godkänts av de båda ländernas förhandlingsmän, vari bland annat överenskommits, att bron skall utföras helt av svenskt material, av svenska arbetare och i svensk regi. Landshövdingen Jacobsson framhåller också i sin meranämnda underdåniga skrivelse den 15

december 1936 såsom huvudmotiv för brons byggande enligt alternativ VI, att brobyggnadens utförande enligt detta alternativ skulle utgöra ett synnerligen värdefullt arbetsobjekt för traktens befolkning, bland vilken en arbetslöshet av svårartad karaktär vore rådande till följd av den krisartade depressionsperiod, vari den bohuslänska stenindustrin ännu befunne sig. Även med hänsyn till underhållskostnaderna samt ur utseendesynpunkt måste brons byggande enligt alternativ VI anses innebära väsentliga fördelar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner med hänsyn till angivna förhållanden övervägande skäl tala för att bron kommer till utförande enligt det förordade alternativet VI.

Vidkommande frågan om brons utförande med hänsyn till ett framtida utbyggande av en mellanriksbana över Svinesund anser styrelsen, att en påbyggnad av bron för järnvägstrafik icke bör komma till utförande såväl på grund av ekonomiska skäl som jämväl ur utseendesynpunkt. Däremot synes lämpligt, att vägens plan och profil anpassas efter mellanriksbanans sträckning, i syfte att en eventuell framtida järnvägsbro skall kunna utföras omedelbart invid landsvägsbron och i samma höjdläge som denna, så att de båda broarna, som därvid böra givas samma utformning i fråga om huvudanordningarna, ur utseendesynpunkt komma att framträda som en för de båda trafikmedlen gemensam bro.

Åberopande det anförda förordar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del, i vad det avser den inom Sverige belägna delen av företaget, att ordnande av trafikförbindelsen mellan Sverige och Norge medelst landsvägsbro över Svinesund i huvudsaklig överensstämmelse med det föreliggande broalternativet VI måtte fastställas samt det av de svenska och norska förhandlingsmännen uppgjorda förslaget till »Överenskommelse rörande utförande och underhåll av bro över Svinesund» måtte godkännas, att kostnaderna för en sådan brobyggnads utförande måtte helt bestridas av statsmedel, att till broföretaget måtte beviljas ett förslagsanslag av 1,800,000 kronor, att fördelas på tre år med en tredjedel för vart och ett av budgetåren 1937/1938, 1938/1939 och 1939/1940.

Vidkommande den i den föreliggande framställningen gjorda hemställan om anslag för anslutningsvägen Nordby—Svinesund finge styrelsen meddela, att styrelsen intet hade att erinra mot densamma ur de synpunkter, styrelsen hade att företräda.

Därest de sålunda förordade förslagen skulle komma att av statsmakterna bifallas, finge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen slutligen hemställa, att åt styrelsen måtte uppdragas att ombesörja ifrågavarande brobyggnads utförande.

Styrelsen förutsatte härvid, att — såsom redan skett för delen mellan Nordby och kilometer 2/760 — vederbörande väghållningsskyldiga ålades att utföra och för framtiden underhålla den mellan kilometer 2/760 och brons landfäste å svenska sidan belägna delen av vägen Nordby—Svinesund, även som att de väghållningsskyldiga ålades att efter brons färdigställande framdeles underhålla densamma vad beträffar den inom Sverige belägna delen.

Järnvägsstyrelsen anför i utlåtande den 30 januari 1937, att vad som förevarit sedan styrelsen den 3 april 1936 avgav yttrande till riksdagens statsutskott icke givit styrelsen anledning att ändra sin då deklarerade ståndpunkt. Vad beträffar frågan om valet av konstruktionsalternativ kunde styrelsen så-

lunda icke undgå att finna behandlingen mindre konsekvent. Beträktades densamma från transporthushållningssynpunkt, vilken synpunkt väl borde vara det primära, då det gällde en anläggning för samfärdselns behov, torde det, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen också framhållit, vara omöjligt att sätta det av förslagsställaren förordade alternativet i första rummet, utan måste väl valet snarast falla på någon av de från norsk sida framförda konstruktionerna. Härom anför styrelsen vidare:

Vid ett sådant betraktelsesätt har man ju att mot varandra ställa å ena sidan effekten för samfärdselns av det planerade byggnadsföretaget och å andra sidan kostnaderna för detsamma åstadkommande, och det har veterligen icke från något håll gjorts gällande annat än att även det norska förslaget — kostnadsberäknat till endast 580,000 kronor — efter vilket storleken av norska statens bidrag skulle bestämmas, väl skulle tillfredsställa det aktuella transportbehovet.

Det torde vidare vara uppenbart, att förenämnda nyttoeffekt främst kommer Norge till godo, då betraktad från norsk sida ifrågasarande samfärdsled icke blott är en mellanriksväg utan Norges landsväga huvudförbindelse med kontinenten. Anläggas transporthushållningssynpunkter, synes alltså icke vara möjligt finna något vägande skäl, varför svenska staten skulle taga på sig huvudparten av kostnaderna för brobygget.

Vid uppgörande av det föreliggande förslaget, vars förverkligande beräknats kräva statsanslag från svensk sida om icke mindre än 1,800,000 kronor, att ställa mot ett bidrag från Norge av 290,000 kronor, motsvarande halvparten av förenämnda av de norska delegerade såsom skäligen ansedda kostnad, har alltså hänsynen till byggnadskostnaderna skjutits helt i bakgrunden, och företaget närmast betraktats såsom ett medel att bereda arbetsinkomst åt viss av varaktig arbetslöshet drabbad del av traktens befolkning.

Då man emellertid, i vad det gällt en bro för *landsvägstrafik* låtit sagda sociala syfte få en helt dominerande plats, måste det förefalla inkonsekvent, att då fråga blir om underbyggnadens förstärkning i syfte sätta bron i stånd att i en framtid bära jämväl *järnvägstrafik*, en sådan helomvändning äger rum, att ökningen i byggnadskostnad, vilken i förstnämnda skede närmast ansetts som en *kredit*-post, nu föres över till *motsatt* sida och till och med göres till föremål för en ränteberäkning, väl icke i själva framställningen men i en av bilagorna.

Det torde dock vara klart, att den *sociala* effekten av byggnadsföretaget — vilken enligt förslaget skulle vara bestämmande för alternativvalet — blir högst väsentligt mycket större, om, såsom 1936 års riksdag ifrågasatt, anläggningen utföres så, att den efter en framtida tillbyggnad kan tjäna som kombinerad landsvägs- och järnvägsbro.

Med hänsyn till att vinnandet av nämnda effekt är ett av huvudsyftena med broanläggningens företagande, vill det vidare synas styrelsen, som borde bron utföras helt i sten, varvid penningutläggen, som erfordras för bronns byggande visserligen skulle bli än större, men ock i relativt vida större omfattning skulle komma att appliceras på åsyftade fackarbete i berörda landsända.

Sistnämnda utvidgning av arbetsprogrammet torde kunna sägas ligga på samma plan som de ändringar, gentemot de billigare konstruktionerna, vilka förslagsställaren förordat. Vad angår brokonstruktionens anpassning efter järnvägstrafikens krav på bärkraft, så är väl det därtill hänförliga *inkomstflödet* för traktens befolkning också likvärdigt med det, som nämnda ändringar för-anleda, men härtill är att lägga viss potentiell effekt på transporthushållningens område.

Det är visserligen omöjligt nu förutsäga något om vid vilken tidpunkt sagda effekt kan komma att aktualiseras, då lösningen av förevarande mellanriksbanefråga står i beroende av vissa irrationella faktorer. Vad man har att invänta är, vill det synas styrelsen, icke resultatet av en naturlig utveckling utan utfallet i en dragkamp mellan på olika plan liggande intressen.

Det resultat, till vilket man vid den nu verkställda utredningen kommit beträffande den praktiska *omöjligheten* att utefter Bullarelinjen åstadkomma en fullgod mellanriksväg, bestyrker riktigheten av den ställning, som från svensk sida städse intagits till frågan om linjeval för mellanriksbanan.

Det synes finnas anledning hoppas, att då nu i och med brons tillkomst den redan förefintliga billinjetrafiken erhåller en standard, som är fullt tillfredsställande för de *lokala* trafikbehoven, därmed också kommer att så småningom vinnas allmän förståelse för de riksintressen, vilka kräva omläggning till en Svinesundslinje av fjärrtrafiken järnvägsledes mellan Norge å ena samt Sydsverige, Danmark och den europeiska kontinenten å den andra sidan.

Under hänvisning till vad styrelsen sålunda anfört ville styrelsen *dels* tillstyrka, att en i första hand för landsvägstrafik avsedd broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund anlades, *dels* förorda, att anläggningen omedelbart utfördes så, att densamma efter framtida tillbyggnad kunde tjäna som kombinerad landsvägs- och järnvägsbro, *dels* slutligen ifrågasätta, att i den mån ej tekniska hinder förefunnes, bron utfördes helt i sten.

Vad beträffar byggnadsföretagets finansiering ville styrelsen framhålla, att vid brons framtida ianspråktagande för järnvägstrafik, norska staten givetvis borde taga på sig skäligen andel av den till järnvägslinjen hänförliga kostnaden. I betraktande av Norges inställning för närvarande till järnvägsfrågan torde medlen emellertid få förutsättas förskottade av Sverige till framtida uppgörelse om fördelningen, när järnvägsanläggningen kunde bli aktuell.

*Chefen för försvarsstaben* meddelar i yttrande den 29 januari 1938, att han icke hade någon erinran mot tillkomsten av den planerade bron över Svinesund enligt det föreslagna alternativ VI. Vissa tekniska synpunkter på brobygget komme att överlämnas i särskild skrivelse.

*Generaltullstyrelsen* anför i skrivelsen till landshövding Jacobsson den 11 februari 1936, att därest den ifrågasatta broförbindelsen komme till stånd, en betydande ökning av trafiken å denna trafikled vore att motse. För att tullverkets kontroll över trafiken skulle kunna utövas så snabbt som möjligt borde, såsom syntes vara förutsatt, en för tullstation avsedd byggnad uppföras vid broändan på den svenska sidan. Till förebyggande av stockningar vid stark trafik borde vid tullstationen utrymme avses för fordon, som väntade på visitation. I anslutning härtill anför generaltullstyrelsen:

Enligt vad tullkammaren i Strömstad i sitt yttrande upplyst, saknas för närvarande lämpligt belägna bostäder för tullpersonalen, vilken säkerligen måste förstärkas med minst två man, när broförbindelsen öppnats. För tillgodoseende av behovet av bostäder torde därför bli erforderligt att uppföra ett bostadshus. Möjligen skulle för tullstationen erforderliga expediti- och vakt-

lokaler kunna inrymmas i detta bostadshus. Oberoende av huru denna fråga må komma att lösas, är emellertid ur tullverkets synpunkt synnerligen önskvärt, att i samband med förvärv av mark för brobyggnaden erforderlig tomtmark kan efter samråd med styrelsen upplåtas för tullverkets behov.

Vid tullstationen bör i likhet med vad som skett vid flertalet tullstationer vid landgränsen mot Norge, få anordnas en tullbom för att vägen nattetid eller eljest, då trafiken är av ringa omfattning, må kunna avspärras.

Vidare är av behovet påkallat, att i samband med anläggande av bro telefonförbindelse anordnas mellan de svenska och den norska tullstationen.

Även om broförbindelsen kommer till stånd, torde fortfarande trafik sjöledes i viss omfattning komma att äga rum. För övervakning av denna trafik måste tullpersonalen kunna utan alltför stor omväg förflytta sig från en vid bron förlagd tullstation till förlägningsplatsen för personalens tjänstebåtar. En gångstig bör därför anläggas från bron till det nuvarande färjläget. Styrelsen förutsätter, att en sådan gångstig må kunna utföras i samband med brobyggnaden. Måhända kan, om på grund av terrängförhållandena svårigheter föreligga att anlägga den ifrågasatta gångstigen, förtjäna tagas i övervägande, huruvida icke i stället en hiss skulle kunna anordnas vid lämplig plats å bron.

I övrigt hade styrelsen i frågans nuvarande läge icke några särskilda önskemål och synpunkter att framlägga i ärendet.

*Lotsstyrelsen*, som inhämtat yttrande i ämnet från lotskaptenen i västra lotsdistriktet, meddelar i skrivelse till landshövding Jacobsson den 21 januari 1936, att styrelsen icke har något att erinra mot att bron anordnas på sätt angivits i förslaget.

Av den lämnade redogörelsen framgår att frågan om en broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund, åt vilken sedan många år ägnats en viss uppmärksamhet, under de senare åren vunnit ökad aktualitet dels ur synpunkten att åvägabringa en bekvämare förbindelse över sundet än den nuvarande, som upprätthålles förmedelst en av motorbåt bogserad mindre färja, dels också ur synpunkten att genom brons uppförande bereda ökade arbetstillfällen i vissa trakter av Bohuslän, vilka alltjämt besväras av en förhållandevis stor arbetslöshet. Det framgår vidare, att under de förhandlingar med vederbörande norska myndigheter, vilka på Kungl. Maj:ts uppdrag förts rörande frågan om en färje- eller broförbindelse över Svinesund, olika alternativ för förbindelsens ordnande tagits i betraktande. För en förbättrad färjeförbindelse ha 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 vägstäckorna Skee—Håvedalen eller Hällevadsholm—Vassbotten skulle breddas och förbättras

Departement-  
chefen.

Rörande kostnaderna för de olika alternativen bli för Sveriges vidkommande de två sistnämnda billigast, belöpande sig enligt den verkställda utredningen till 500,000 kronor respektive 930,000 kronor. På grund av de längre vägsträckorna inom Norge, som dessa alternativ förutsätta, bliva emellertid kostnaderna för Norge väsentligt högre med dessa alternativ. Med hänsyn till att vägen över Svinesund är kortare och åtminstone på svenska sidan löper genom tätare bebyggda trakter, ha förhandlingsmännen enats om ett förslag till överenskommelse rörande anläggande av en bro över Svinesund. På grund av vissa invändningar från de norska myndigheterna mot det av förhandlingsmännen sålunda framlagda förslaget ha efter förslagets framläggande fortsatta förhandlingar ägt rum med de norska myndigheterna genom utrikesdepartementets försorg. Dessa förhandlingar ha föranlett en mindre justering av förslaget till överenskommelse, vilken dock endast berör frågan om arbetsförhållandena vid brons uppförande.

Enligt förslaget skulle bron å delen över sundet uppföras såsom bågbro av armerad betong med landviadukterna å båda stränderna utbildade som valv av granitmurverk eller stenklädd betong. Såsom av den föregående redogörelsen framgår ha kostnaderna för det i överenskommelsen förutsatta alternativet till brobyggnad, det s. k. alternativ VI, 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 skulle på Norge falla 290,000 kronor, utgörande hälften av den beräknade kostnaden för ett av de norska vägmyndigheterna uppgjort förslag till bågbro av järnfackverk över själva sundet med landviadukter av järnbalkspann på pelare av järnfackverk. Den betydande andel av de totala kostnaderna för bron, som sålunda skulle falla på Sverige, motiveras i huvudsak av intresset att genom brons utförande av sten och betong kunna bereda ökade arbetstillfällen åt traktens befolkning.

Av de hörda myndigheterna har endast järnvägsstyrelsen haft någon invändning att göra mot det av landshövding Jacobsson framställda förslaget. Styrelsen har ansett, att bron skulle byggas med förstärkning för en framtida överbyggnad av järnvägsbro.

Den nuvarande förbindelsen över Svinesund är ytterligt primitiv och obekvämlig; 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 förenade kostnaderna i stället förbättra vägförbindelserna antingen Skee—Håve-

dalen 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 bliva 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 bliva 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.

Såsom förut nämnts förutsätter överenskommelsen, att den del av kostnaden, som skulle falla på Sverige, skulle uppgå till 1,800,000 kronor, vilka skulle fördelas på tre budgetår. För budgetåret 1938/1939 beräknas sålunda 600,000 kronor bliva erforderliga. Såsom redan i statsverkspropositionen förutsattes skulle, med hänsyn till det ändamål brons utförande enligt det dyrbarare alternativet skulle tjäna, en del av kostnaderna bestridas av arbetslöshetsmedel. Av det för nästa budgetår erforderliga beloppet skulle 300,000 kronor avräknas mot automobilskattemedlen, medan återstoden förutsattes utgå av beredskapsmedel. Om äskande av anslag för ändamålet avser jag att göra framställning vid ett senare tillfälle.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört får jag tillstyrka godkännande av det föreliggande förslaget till överenskommelse rörande uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund.

Föredragande departementschefen uppläser härefter det till undertecknande föreliggande förslaget till överenskommelse mellan Sverige och Norge av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, och hemställer under erinran, att det torde ankomma på ministern för utrikes ärendena att göra framställning om undertecknandet, att Kungl. Maj:t måtte för sin del godkänna berörda överenskommelse.

Vad departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 22 april 1938.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHSSON-BEAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

Sedan Kungl. Maj:t den 31 mars 1938 bemyndigat sändebudet i Oslo, envoyén Christian Ernst Günther att för Sveriges del underteckna en överenskommelse med Norge rörande uppförande och underhåll av en landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund av den lydelse, ett av Kungl. Maj:t samma dag godkänt förslag angiver, har berörda överenskommelse den 20 april 1938 vederbörligen undertecknats.

Under återropande härav och av vad jag anfört till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 31 mars 1938 samt under framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen torde kunna avlätas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tiden gått till ända, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels godkänna berörda överenskommelse;*

*dels ock till bro mellan Sverige och Norge över Svinesund för budgetåret 1938/1939 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 300,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*F. Wessberg.*