

## **Nr 226.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående överenskommelse med Vänersborgs stad om reglering av vissa brofrågor m. m.; given Stockholms slott den 30 april 1943.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## **GUSTAF.**

*Gustaf Andersson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 april 1943.*

**Närvarande:**

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, ANDERSSON, GJÖRES.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

Med skrivelse den 19 mars 1943 hava *järnvägsstyrelsen* och *vattenfallsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning en mellan styrelserna, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, å ena sidan, och Vänersborgs stad, å andra sidan, träffad överenskommelse om reglering av vissa brofrågor inom staden m. m.

För orientering beträffande de lokala förhållandena får jag till en början — under hänvisning till en karta, vilken torde få såsom bilaga fogas till statsrådsprotokollet (*Bilaga A*) — här meddela följande.

Före senaste ombyggnaden gick Trollhätte kanal genom Vänersborgs stads hamn. Kanalsträckan från Vänern till Lilla Vassbotten brukar kallas Vänersborgs kanal.

Sedan kronan förvärvat Trollhätte kanal, blev den enligt av Kungl. Maj:t fastställd plan ombyggd åren 1910—1916. Därvid framdrogs farleden vid Vänersborg i en helt ny sträckning cirka 900 meter väster om Vänersborgs kanal.

De båda kanallederna korsas vid Vänersborg av dels en landsvägsförbindelse, dels en järnvägsförbindelse. Vägförbindelsen består av en svängbro över Vänersborgs kanal, numera kallad *Residensbron* och tidigare benämnd »Vindbron», från vilken en landsväg leder vidare över den ö, som ligger mellan de två kanallederna, fram till den s. k. *Nya Dalbobron*. Denna bro är en svängbro, som över den nya Trollhätte kanal leder över till Dalbolandet. Järnvägsförbindelsen utgöres av förutvarande Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg — numera tillhörande statens järnvägar — med en gammal svängbro över Vänersborgs kanal och en stor enkelarmad klaffbro över den nya farleden.

Vänersborgs kanal är i sin längdriktning uppdelad så, att den östliga hälften, frånsett landfästet för *Residensbron*, tillhör Vänersborgs stad och användes för hamnändamål, under det att den västliga hälften är upplåten för kanaldriften och står under vattenfallsstyrelsens förvaltning.

Inom Vänersborgs stads område finnes ytterligare en bro över Trollhätte kanal, nämligen den s. k. *Gropbron*, vilken leder över den söder om Vassbotten löpande del av kanalen, som benämnes Karls grav.

Beträffande grundvalen för de rättsförhållanden, vilka beröras av överenskommelsen, får jag i anslutning till myndigheternas redogörelse anföra följande.

Sedan Trollhätte kanal år 1800 öppnats för trafik, förordnade Kungl. Maj:t genom brev den 14 december 1825, att alla på segelfarten grundade inkomster ävensom vad staden erhållit i arrende för Dalbobron — varmed vid denna tid avsågs hela vägtrafikleden över ön mellan Vänersborg och Dalbolandet, vid vilken trafikled staden uppbar s. k. bompennningar — skulle från och med år 1826 överlåtas på direktionen över segelfarten mellan Vänern och havet under villkor, dels att staden för alltid befriades från vidmakthållandet av inrättningar m. m. för segelfarten förbi staden ävensom från underhållet av Dalbobron och »Vindbron», dels ock att staden i ersättning för minskade inkomster från och med år 1826 av direktionen skulle erhålla årligen 2,000 riksdaler banko (3,000 kronor). Nämnade direktion efterträddes sedermera av Nya Trollhätte Kanalbolag, vars rättigheter och skyldigheter numera tillkomma vattenfallsstyrelsen.

En genom Kungl. Maj:ts brev den 28 juli 1852 stadfäst överenskommelse fastställde vidare bland annat.

Visst område, markerat å en till överenskommelsen hörande karta och omfattande västra delen av segelleden förbi Vänersborg samt intill denna del gränsande dragvägar m. m., skulle »allt framgent förbliva under Kanalbolagets disposition, på det att Bolaget må kunna med behörig noggrannhet, i överensstämmelse med föreskriften i det för Bolaget utfärdade nådiga privi-

legium, fullgöra sina åligganden att hålla segelådran vid fullt djup samt dragvägar, broar m. m. i ändamålsenligt skick». Kanalbolaget avstod från alla anspråk på kaj- och hamnpenningar av Vänersborgs stad ävensom rätt att upptaga vissa avgifter för virke m. m., som omlastades i Vänersborg.

Då frågan om den gamla kanalledens framtida användning icke före igångsättandet av 1910 års ombyggnadsarbeten å kanalen var föremål för några underhandlingar mellan staten och staden och då icke heller någon bestämmelse rörande den gamla kanaleden meddelades vid fastställande av plan för den nya leden, öppnade vattenfallsstyrelsen senare underhandlingar härom med staden, vilka dock icke ledde till något resultat. Frågan hänsköts till sist till domstol. I rådhusrättens utslag, som sedermera fastställdes av hovrätten och av Kungl. Maj:t den 29 maj 1937, uttalades bland annat, att den omständigheten att farleden erhållit en ny sträckning icke i och för sig medförde befrielse för vattenfallsstyrelsen från de förpliktelser, som enligt Kungl. Maj:ts brev av år 1825 och år 1852 åvilade kanalens ägare.

Emellertid visade det sig, att de båda förenämnda vägbroarna, nämligen Residensbron och Nya Dalbobron, voro i behov av förstärkningar med hänsyn till behovet att över desamma framföra tyngre fordon. Detsamma gällde även den söder om Vassbotten befintliga Gropbron. Rörande de förhandlingar, som härom fördes emellan staden och vattenfallsstyrelsen, anföra myndigheterna i sin förevarande skrivelse.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat sig i frågan till Vänersborgs stad, vände sig staden till vattenfallsstyrelsen med anhållan, att styrelsen ville snarast låta verkställa vissa förstärknings- och ändringsarbeten för att göra broarna bättre än förut lämpade för trafikbehovet. Vid de förhandlingar, som på grund därav fördes mellan staden och vattenfallsstyrelsen, hävdades från styrelsens sida, att kostnader för sådana förstärkningar, vilka avsågo, att broarna skulle kunna belastas med tyngre trafik än som förutsatts vid broarnas uppförande, icke ålåge vattenfallsstyrelsen som kanalintressent utan borde bekostas av staden såsom väghållningsskyldig. Sedermera överenskom emellertid, att vattenfallsstyrelsen skulle genom Trollhätte kanalverk verkställa vissa erforderliga förstärkningsarbeten å de tre broarna, under det att staden åtog sig vissa kostnader för signalanordningar m. m., erforderliga för att ordna trafikmöten vid broarna, å vilka fordon med större laster endast finge framföras i enkel körfil. Det förutsattes emellertid, att det genom fortsatta förhandlingar eller eventuellt genom avgörande av domstol skulle bli fastställt, vilken part som slutgiltigt skulle täcka ifrågavarande kostnader för förstärkningar och ändringar. Den del av dessa kostnader, som tills vidare förskotterats av Trollhätte kanalverk, uppgår till 21,555 kronor 60 öre, medan av staden för signaler m. m. utlagts 12,204 kronor.

Frågan kom i ett i viss mån förändrat läge i samband med planeringen i stort av vägförhållandena i trakten. Därvid upprättades förslag till fullständig ombyggnad av såväl Residensbron och Nya Dalbobron som Gropbron. Beträffande Residensbron upptager det upprättade förslaget alternativt fast bro eller en klaffbro. Även beträffande järnvägsbron har fråga uppkommit rörande en ombyggnad med förändring till fast bro.

Om behovet och möjligheterna att anordna Residensbron och järnvägsbron såsom fasta broar samt om de förhandlingar, som förts rörande dessa frågor och därmed sammanhängande förhållanden, innehåller myndigheternas skrivelse följande redogörelse.

För Trollhätte kanalverk, som det bland annat åligger att bevaka och låta manövrera Residensbron, är det påtagligen önskvärt, att den nya bron anordnas såsom en fast bro, som icke kräver ständig bevakning. Detta skulle dock medföra, att tillträde till den del av Vänersborgs hamn, som är belägen mellan Residensbron och järnvägsbron, skulle från norra sidan bliva omöjligt för fartyg av någon avsevärd storlek. Möjligen skulle den kunna användas för prämar och mindre motorbåtar. Däremot är det tänkbart, att åtminstone under en övergångstid tillträde till ifrågavarande del av hamnen beredes söderifrån, varvid såväl in- som utlöpande fartyg passera nuvarande järnvägsbron.

Emellertid är det även för järnvägsstyrelsen såsom ägare av förutvarande Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg av intresse, att Vänersborgs kanal avstänges, i vilket fall järnvägsbron över Vänersborgs kanal också kan göras fast och dessutom relativt lätt förses med flera spår, vilket kan bliva till nytta med hänsyn till att Vänersborgs bangård ligger delvis öster, delvis väster om Vänersborgs kanal.

Med hänsyn till dessa förhållanden tog vattenfallsstyrelsen initiativ till förhandlingar med Vänersborgs stad om de nya broarna i samråd med representanter för järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Härvid framkommo följande förhållanden, som väsentligt inverka på frågans lösning.

Den del av Vänersborgs hamn, som utgöres av sträckan mellan Residensbron och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs bro, är utrustad med en c:a 420 meter lång kaj på Vänersborgs kanals östra sida. Denna kaj måste, om staden skall kunna biträda förslaget om fast Residensbro, ersättas med annat kajutrymme. Det har då såsom lämpligast föreslagits att anlägga en ny kaj å den nya farledens östra sida mellan Nya Dalbobron och järnvägens klaffbro över den nya kanalleden. Denna sträcka har en längd av endast cirka 220 meter. Redan i samband med den nya farledens anläggande har emellertid staden begagnat sig av en där, strax invid Nya Dalbobron anlagd, cirka 75 meter lång träbrygga, vilken nu är i starkt behov av ombyggnad. Förslag till sådan ombyggnad och till kajens fortsättande utefter hela farledens östra strand mellan de båda broarna har uppgjorts av civilingenjören T. Hultin och avser en betongkaj för fartyg om 4 meters djupgående. Framställning om statsbidrag för de längst norrut belägna 75 meterna av kajsträckan har redan ingivits till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Från Vänersborgs stads sida har hävdats, att om staden skall kunna avvara den sträcka av den gamla hamnen, som är belägen mellan broarna, staden inom kort tid blir i behov av hela den 220 meter långa kajsträckan utefter nya farleden. Faktiskt blir den nya kajen betydligt kortare än den, som förloras, men samtidigt erhålles ökat vattendjup vid kajen; den gamla kajen är avsedd endast för cirka 3 meter djupgående fartyg.

Fortsatta förhandlingar i dessa frågor hava sedermera förts mellan de statliga myndigheterna och staden. Dessa förhandlingar hava letts av landshövdingen Vilhelm Lundvik. Sedan vattenfallsstyrelsen under hand under rättat mig om förhandlingarna, hava de i sin sista fas bedrivits i kontakt med kommunikationsdepartementet. Förhandlingarna hava resulterat i den preli-

minära överenskommelse mellan å ena sidan järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen samt å andra sidan Vänersborgs stad, vilken av styrelserna med förevarande skrivelse underställts Kungl. Maj:t och vilken torde få fogas vid statsrådsprotokollet (*Bilaga B*). Från stadens sida har överenskommelsen godkänts genom stadsfullmäktiges beslut den 16 mars 1943.

Överenskommelsen innebär i huvudsak följande.

Staden erhåller utfästelse om statsbidrag dels med 95 procent av verkliga kostnaden för ombyggnad av Residensbron, Nya Dalbobron och Gropbron med tillfartsvägar samt av vägen Dalsland—Vänersborg i övrigt, dels med två tredjedelar av verkliga kostnaden för anläggning av ny hamn vid nya kanalen med en kajsträcka av 220 meter.

Staden erhåller såsom särskilda bidrag för utförande av hamnanläggningen sammanlagt 185,000 kronor av järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen.

Staden medger, att Residensbron och järnvägsbron över gamla kanalen må ombyggas till fasta broar.

Vattenfallsstyrelsen befrias från varje skyldighet enligt Kungl. Maj:ts brev den 14 december 1825, med undantag för skyldigheten att årligen till staden erlägga 3,000 kronor. Styrelsen åtager sig dock att bestrida de kostnader för underhåll och drift av Gropbron och Dalbobron, som kunna komma att falla på staden.

Staden återinträder i dispositionsrätten till vissa land- och vattenområden men överlåter visst annat område till vattenfallsstyrelsen.

Vattenfallsstyrelsen och staden dela dels de hittillsvarande kostnaderna för förstärkningsarbeten å och trafiksignaler vid de tre broarna, dels framtida kostnader för eventuellt erforderliga förstärkningsarbeten å broarna före ombyggnadsarbetenas utförande. Stadens bidrag till sistnämnda kostnader är dock maximerat till 20,000 kronor.

Vid överenskommelsens träffande har förutsatts, att Residensbron ej ombygges förrän statsbidrag beviljats till utförande av 75 meter kaj vid hamnanläggningen (anläggningens första etapp), att järnvägsbron ej ombygges förrän statsbidrag beviljats till ytterligare 35 meter kaj samt att statsbidrag till hamnanläggningen i dess helhet skall vara beviljat senast inom åtta år från det ombyggnaden av Residensbron påbörjats.

Överenskommelsen skall vara förfallen, därest densamma icke av Kungl. Maj:t godkänts före utgången av år 1943.

De i överenskommelsen avsedda byggnadsarbetena beräknas för närvarande draga följande kostnader.

<i>Broarbeten</i>	Kostnad kronor
Residensbron utförd såsom fast bro (utförd såsom rörlig bro 346,000 kronor) . . . . .	177,000
Nya Dalbobron . . . . .	1,584,600
Gropbron . . . . .	1,034,000
Kostnadsökning 60 % . . . . .	<u>1,677,400</u>
	4,473,000

Kostnad kronor

*Kajarbeten*

75 m kaj med järnvägs- och kranspår (första etappen) .....	300,000	
145 m kaj med järnvägs- och kranspår (andra etappen) .....	598,000	898,000
<i>Lyftkran</i> .....	150,000	150,000

Summa kronor 5,521,000.

Den enligt överenskommelsen avsedda kostnadsfördelningen mellan staten och staden av nämnda kostnader framgår av följande sammanställning.

	Staten kronor	Staden kronor	Summa kronor
Broarbeten .....	4,249,300	223,700	4,473,000
Hamnarbeten:			
bidrag av hamnanslag .....	598,600	114,400	898,000
särskilt bidrag .....	185,000		
<i>Lyftkran</i> .....	—	150,000	150,000
	Summa kronor 5,032,900	488,100	5,521,000

Avsikten är emellertid icke att genomföra hela byggnadsprogrammet omedelbart eller i ett sammanhang. Man har förutsatt arbetenas utförande i vissa byggnadsperioder, därvid behovet av ombyggnaden av Residensbron blir avgörande för arbetenas påbörjande.

Myndigheterna anföra härom följande.

Först bör Residensbron, vilken, såsom förut nämnts, är mycket bristfällig, ombyggas. Den nuvarande bron är uppförd för omkring 70 år sedan. Grundläggningen är otillfredsställande och överbyggnaden medger, trots år 1939 utförda förstärkningar, trafik med tyngre bilar endast i en körfil. Om bron blir fast, blir Vänersborgs kanal mindre användbar som hamn, även om den så länge järnvägsbron är rörlig kan fritt trafikeras söderifrån. Det har därför ansetts skäligt, att staden får statsbidraget till ombyggnad av den förefintliga 75 meters kajen vid nya farleden, innan Residensbrons ombyggnad påbörjas. Vidare har ansetts skäligt, att staden får statsanslag för byggande av ytterligare 35 meter ny kaj, innan järnvägsbrons ombyggnad till fast bro igångsättes och därmed Vänersborgs kanal blir helt oanvändbar för andra fartyg än motorbåtar och eventuellt prämar. Slutligen har ansetts riktigt, att staden skall kunna inom åtta år (från det ombyggnaden av Residensbron påbörjats) disponera hela statsanslaget för den nya hamnen med sammanlagt 220 meters kajlängd.

Angående tidpunkten för ombyggnaderna av Dalbobron och Gropbron kan svårligen under nuvarande förhållanden träffas något avgörande, och detta är ej heller behövt för ordnande av de aktuella frågor, som närmast föranlett här ifrågavarande överenskommelse. Dock torde vissa skäl tala för en omedelbar förstärkning av åtminstone Dalbobron, särskilt med hänsyn till önskvärdheten av att över densamma kunna framföra vissa försvarsväsendet tillhöriga tunga fordon. Det har i avtalet förutsatts, att förstärkningsarbeten kunna komma att före ombyggnaderna utföras å Residens-, Dalbo- och Gropbroarna, varvid hälften av kostnaderna, dock högst 20,000 kronor, skola komma att drabba staden.

Värdet i ekonomiskt avseende för statens del av överenskommelsen hava myndigheterna sammanfattat i en vid skrivelsen fogad tabellbilaga, vari angivits den för statsverket ökade respektive minskade kostnaden i olika hänseenden för den händelse överenskommelsen icke skulle bliva godkänd. Tabellen torde få fogas vid statsrådsprotokollet (*Bilaga C*).

I anslutning till innehållet i tabellen anföra myndigheterna följande.

Det har entydigt konstaterats, att Residensbron vid ombyggnad bör utföras såsom fast bro. Det är till stor fördel för den nya riksvägen, att de trafikstopp, som en rörlig bro vållar, undanröjas. Denna fördel har dock icke värdesatts i penningar i tabellbilagan.

Residensbron är mycket gammal och bristfällig och bör ombyggas utan tidsutdräkt. Med nu gällande prisnivå inbesparas i anläggningskostnad enligt kostnadsberäkningarna  $1.6 \times (346,000 - 177,000) = 270,400$  kronor genom att bron göres fast i stället för rörlig. Ett tillägg på 60 % har därvid gjorts till de år 1939 beräknade kostnaderna.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållits, att enligt de normer, som för närvarande tillämpas, staden såsom väghållningsskyldig kan påräkna statsanslag med 85 procent av den beräknade kostnaden för de broar, som komma till utförande. Enligt de normer, som angivits i propositionen rörande vägväsendets förstatligande (nr 122/1942) och som av 1942 års riksdag godkänts, kan i fall sådana som det förevarande statsanslag utgå med intill 95 procent av den beräknade kostnaden. Överenskommelsen förutsätter, att i förevarande fall 95 procent statsanslag skall utgå, vilket får anses såsom fullt skäligt, enär riksvägen i allt väsentligt är behövlig för den genomgående trafiken. Av kostnadsbesparingen för fast i stället för rörlig Residensbro skulle vid 95 procent statsanslag ett belopp av 256,880 kronor komma statsverket tillgodo.

För Trollhätte kanalverk är fördelen med den fasta bron främst, att bevakningspersonalen vid bron kan indragas. Denna fördel, kapitaliserad efter 4 procent, har uppskattats till 90,000 kronor. Genom befrielse från framtida underhåll av Residensbron gör kanalverket en besparing av 35,000 kronor. Ytterligare en besparing, som kapitaliserad uppskattas till 25,000 kronor, ernås genom att kanalverket slipper från underhållet av Vänersborgs kanal i och med att denna överlämnas till staden. Om Residensbron skulle bibehållas rörlig, varvid dess ersättande med en dyrbar ny bro borde få tills vidare anstå, bleve kanalverket nödsakat att verkställa vissa förstärkningsarbeten, som för kanalverkets del kunna lågt uppskattas till ett nuvärde av 20,000 kronor. Slutligen är kanalverket berättigat att erhålla kompensation från järnvägen med 30,000 kronor, motsvarande den besparing, som järnvägen och därmed statsverket gör för det fall att järnvägsbron över Vänersborgs kanal blir fast, så att ständigt bevakning där ej längre erfordras.

Den nuvarande enkelspåriga järnvägsbron förbinder tvenne genom Vänersborgs kanal åtskilda spårområden i Vänersborg.

Broöverbyggnaden är av föråldrad typ och bärförmågan är otillfredsställande. Brons ombyggnad har därför alltsedan ifrågavarande järnvägslinje den 1 juli 1940 förstatligades varit aktuell. Järnvägsstyrelsen önskar ombygga bron, så snart frågan huruvida kanalen skall överbroas med fasta eller rörliga broar, blivit avgjord.

Därest den nya järnvägsbron får utföras som helt fast bro, utan öppningsbar del, uppstår en besparing i anläggningskostnad av 60,000 kronor. Härvid förutsattes, att den nya bron blir enkelspårig, varvid den gamla underbyggnaden utan större ändringar kan bibehållas.

Vid fast bro ernås för järnvägen utöver ovannämnda kostnadsbesparingar,

att de störningar i tågtrafik och växlingsarbete, vilka uppkomma vid broöppningarna, bortfalla. Bron öppnas dock relativt sällan — i medeltal cirka 3 gånger per dygn — och i tablån har därför icke upptagits något mot denna fördel svarande kapitalvärde.

Eventuellt kan framdeles uppstå behov av mer än ett järnvägsspår över kanalen. Det är då för statens järnvägar en påtaglig fördel att ha en fast bro eller möjligen anordna en bank över kanalen.

Enligt hittills tillämpade normer kan statsbidrag för kajbyggnaderna i Vänersborg lämnas med intill  $\frac{2}{3}$  av de beräknade byggnadskostnaderna. Överenskommelsen förutsätter, att så skall ske i detta fall.

Å den mark, som disponerats av kanalverket i och för Vänersborgs kanals drift, äro belägna ett par gamla byggnader, som måste rivas i samband med Residensbrons ombyggnad. I stället för dessa behöver därvid kanalverket uppföra en mindre, ny byggnad för förråd och lotsöverliggningsrum. Denna byggnad beräknas kosta 15,000 kronor, och för densamma kräves en tomt om 1,000 kvm nära Dalbobron.

Även efter broarnas ombyggnad bör kanalverket skäligen omhändervärdas och bekosta manövreringen av de rörliga broarna liksom hittills varit fallet. I betraktande av att kanalverket på grund av 1825 års nådiga brev haft att bekosta underhållet å Dalbobron kan också anses rimligt, att kanalverket bestrider de kostnader för framtida underhåll av Dalbobron och Gropbron, som kunna komma att falla på staden. Efter den nya vägorganisationens genomförande torde oberoende härav underhållet av dessa broar till 95 procent komma att påvila statsverket.

I avtalet utfästa sig järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen att gemensamt lämna ett särskilt bidrag av sammanlagt 185,000 kronor till den nya hamnanläggningen, vilket ansetts motiverat av de förut angivna fördelarna för statsverken av att Vänersborgs kanal får överbyggas med fasta broar.

I tabellbilagan hava såsom »ökade kostnader», om avtal ej kommer till stånd, upptagits ett antal poster — inalles 208,210 kronor — för kostnader, som kunna tänkas drabba Trollhätte kanalverk genom domstolsutslag efter process rörande de skyldigheter, vilka kunna åligga kanalverket på grund av bestämmelser i 1825 års kungliga brev och därmed sammanhängande förhållanden. Vattenfallsstyrelsen är visserligen av den uppfattningen, att nämnda bestämmelser icke kunna hava den räckvidd, som härvid förutsatts, men då från stadens sida förklarats, att staden vid en eventuell process anser sig kunna hävda, att stadens åligganden såsom väghållningsskyldig, i vad gäller vägförbindelsen mellan Vänersborg och Dalbolandet, äro för all framtid överflyttade på kanalverket, har vattenfallsstyrelsen ansett riktigt att, i avsaknad av prejudikat, något räkna med möjligheten av att en process härom kunde gå kanalverket emot.

I tablån har vidare som »minskade kostnader», om avtalet förfaller, upptagits statsbidrag till 145 meter kaj med 400,000 kronor, varemot statsbidrag med 200,000 kronor för ombyggnad av 75 meter kaj ej medräknats. Sistnämnda summa har nämligen redan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansetts böra, oberoende av brofrågorna, tilldelas staden, och medel för ändamålet äro reserverade av beviljade anslag.

Enligt tablån skulle statens »nettovinst» av överenskommelsen bliva 705,090 — 626,880 = 78,210 kronor, om Trollhätte kanal skulle vara väghållningsskyldig för broarna. Skulle denna väghållningsskyldighet åvila Vänersborg, skulle enligt tablån överenskommelsen innebära en uppoffring för staten av 208,210 — 78,210 = 130,000 kronor. Därvid ha emellertid icke medräknats några belopp varken för fördelen för vägtrafiken av att Residensbron blir fast eller för att järnvägsbron framdeles blir fast samt kan bred-



das eller eventuellt ersättas med en bank. Det har icke heller tagits hänsyn till, att Vänersborg med all sannolikhet skulle kunna påräkna statsbidrag för en framtida förlängning av 75 meters kajen vid den nya kanalleden, även om den tillkomme utan samband med broombyggnaderna och enbart motiverades av ökat kajbehov för mera djupgående fartyg. Den nya hamnanläggningen är av så allmännyttig karaktär, att staten har anledning verksamt medverka till dess tillkomst.

Med stöd av det anförda hava styrelserna hemställt, att Kungl. Maj:t måtte *dels* för 1943 års riksdag framlägga förslag om godkännande av den preliminära överenskommelsen med Vänersborgs stad, *dels* bevilja ett statsbidrag av 200,000 kronor för anläggning av 75 meter kaj vid nya farleden vid Vänersborg, *dels* ock vidtagna erforderliga åtgärder för att under budgetåret 1943/44 må kunna beviljas statsbidrag med 95 procent av kostnaden för byggande av ny fast Residensbro vid Vänersborg i huvudsak enligt föreliggande förslag samt med två tredjedelar av kostnaden för byggande av 35 meter kaj vid nya farleden.

Av den historiska redogörelsen framgår, att vattenfallsstyrelsen såsom förvaltare av Trollhätte kanal fått övertaga vissa skyldigheter *dels* i fråga om underhållet av den gamla Vänersborgs kanal och *dels* beträffande hållandet av vissa landsvägsbroar inom Vänersborgs stad. Med avseende å styrelsens skyldighet beträffande underhållet av kanalen synas styrelsen och staden vara ense. Däremot gå meningarna isär i vad gäller räckvidden av åliggandet att hålla broarna. Medan vattenfallsstyrelsen hävdar, att styrelsen är skyldig att hålla broarna blott för en trafik motsvarande den, för vilken desamma en gång byggts, hävdar staden, att det åligger styrelsen att bekosta även sådana breddningar och förstärkningar, som erfordras i anledning av trafikens ökade tyngd och omfattning. En tvist härom läser icke kunna lösas av administrativ myndighet; om överenskommelse icke träffas, måste frågan underställas domstols prövning. På grund av de säregna omständigheter, som föreligga i detta fall, torde det vara vanskligt att i förväg uttala sig om utgången av en rättgång härom. Redan med hänsyn härtill torde en skäligen överenskommelse vara att föredraga.

*Departements-  
chefen.*

Vissa förhållanden hava emellertid tillkommit, som ytterligare komplicera frågan.

För vägtrafiken på riksvägen från Vänersborg västerut utgör det en oestridlig nackdel, att två broar äro rörliga. Enligt uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har antalet broöppningar under åren 1937—1939 — om man bortser från de två månader under vintern, då kanaltrafiken är nedlagd — varit i medeltal per dygn 27 för Dalbobron och 3 för Residensbron. Största antalet broöppningar per dygn vid Dalbobron skattas till 70. Huru stort största antalet broöppningar varit vid Residensbron har ej uppgivits. Man torde emellertid kunna utgå från, att variationerna äro större än vid Dalbobron och att maximala antalet broöppningar är ansenligt. Då båttrafiken genom de två broarna icke är samordnad, måste man räkna med att öppnandet av den ena bron sker utan hänsyn till öppnandet av den andra.

Vägtrafiken kan alltså få hejdas för maximalt ett 80-tal broöppningar på en dag.

Det förslag till ombyggnad av Dalbobron, med vilket myndigheterna räknat, avser brons utförande med 19.5 meters fri höjd över lågvattenytan eller samma fria höjd som vid Götaälvsbron i Göteborg. En sådan ökad fri höjd skulle självfallet medföra väsentligt minskat behov att öppna bron.

På grund av Residensbrons belägenhet nära intill stadens planlagda och bebyggda delar måste denna bro bibehållas såsom lågbro. Om den måste bibehållas även såsom rörlig bro, finge man för framtiden räkna med minst samma antal broöppningar som för närvarande.

Därest, såsom ifrågasatts, en ny kaj anlades vid den nya trafikkanalen, skulle emellertid icke blott Residensbron utan även järnvägsbron över gamla kanalen kunna göras fasta. Stadens hamn skulle då komma att bestå av dels 220 meter kaj med 4 meters vattendjup och lastkran vid trafikkanalen, dels den redan befintliga kajen med 3 meters vattendjup vid Vänersborgs kanal, vilken senare kaj dock kunde användas endast för mindre, omastade båtar. Stadens hamnfråga bleve vid denna lösning ordnad på ett för staden fördelaktigt sätt. Men även för statens del skulle den föreslagna lösningen av hela frågekomplexet medföra vissa fördelar. Ombyggnandet av Residensbron såsom fast bro bleve till avsevärd nytta för vägtrafiken. Den rörliga järnvägsbrons ersättande med fast bro skulle för järnvägen underlätta utnyttjandet av spårsystemen på båda sidor om Vänersborgs kanal.

I nuvarande läge är det av vikt, att byggnadsarbeten icke komma till utförande annat än i den mån de äro oundgängligen nödvändiga. Den föreslagna överenskommelsen stadgar emellertid intet i fråga om tidpunkten för arbetenas påbörjande. Det har från statens sida i samband med förhandlingarna förutsatts, att huvuddelen av de ifrågavarande arbetena skulle kunna uppskjutas till en ur arbetsmarknads- och materialsynpunkt lägligare tid än den nuvarande. Ur det allmännas synpunkt erfordras i första hand en snar ombyggnad av Residensbron. Närmast därefter torde behov föreligga av en ombyggnad av järnvägsbron. Om dessa båda broar utföras såsom fasta, erhålles en minskning i byggnadskostnaderna i förhållande till kostnaderna för rörliga broar av sammanlagt 330,000 kronor. Överenskommelsen förutsätter emellertid för broarnas utförande såsom fasta, att statsbidrag dessförinnan beviljats för första etappen av kajbyggnaden (75 meter kaj) respektive viss del av andra etappen (35 meter kaj). Byggnadskostnaderna för sistnämnda arbeten hava beräknats till 300,000 kronor (statsbidrag 200,000 kronor) respektive cirka 144,000 kronor (96,000 kronor) eller sammanlagt 444,000 kronor.

Ur ekonomisk synpunkt innebär överenskommelsen en kompromiss mellan de krav, som ursprungligen uppställts av de förhandlande parterna. Vid ett bedömande ur statens synpunkt av avtalets ekonomiska innebörd kan man tills vidare bortse från huruvida fördelar och nackdelar beröra det ena eller det andra statliga verket.

I fråga om statsbidrag till broar och vägar bygger överenskommelsen på den av 1942 års riksdag godkända principen, att bidragskvoten för väg- och

gatuarbeten i stad, som efter vägväsendets förstatligande blir väghållare, skall ökas från 85 till 95 procent. Städerna skola alltså bidra med blott 5 procent av kostnaderna för dem åliggande väg- och gatuhållning. Som förut nämnts, är det vanskligt att bedöma, vad stadens väg- och gatuhållning i detta fall innefattar. Staden hävdar med stöd av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts förenämnda brev av år 1825, att den åtminstone beträffande Residensbron och Dalbobron är helt befriad från väghållningsskyldighet, och anser sig i följd härav hava gått staten tillmötes genom att påtaga sig 5 procent av ombyggnadskostnaderna för broarna och av det framtida underhållet av Residensbron. Överenskommelsen förutsätter vidare statsbidrag till väg- och brobyggnaderna med 95 procent av de *verkliga* kostnaderna, medan enligt gällande föreskrifter statsbidrag regelmässigt utgår efter *beräknade* kostnader. I de fall, då de verkliga kostnaderna överstigit de beräknade och samtidigt icke varit oskäligen, har emellertid Kungl. Maj:t hittills plägat medgiva statsbidrag jämväl på de överskjutande kostnaderna. Överenskommelsens bestämmelser härutinnan skilja sig således mera i form än i sak från nu gällande regler.

För den nya kajänläggningen förutsättes i överenskommelsen statsbidrag med två tredjedelar av de verkliga kostnaderna. Därjämte skall staden erhålla ett särskilt bidrag av vattenfallsstyrelsen och järnvägsstyrelsen med tillsammans 185,000 kronor. Detta bidrag har ansetts motiverat med hänsyn till fördelarna för vattenfallsverket och statens järnvägar av att broarna få ombyggas till fasta. Statsbidrag skall emellertid icke utgå till en för kajen avsedd lastkran. De avsedda statsbidragen till kajen äro något förmånligare än de bidrag, som eljest pläga utgå till hamnanläggningar. Sålunda räknas statsbidraget eljest regelmässigt på de beräknade kostnaderna, och vidare har, på grund av den knappa tillgången på anslagsmedel, statsbidrag på senare tid vanligen icke beviljats med mer än 50 procent av kostnaderna.

Det slutliga bedömandet av överenskommelsen ur ekonomisk synpunkt blir olika allt efter hur man bedömer dels frågan om stadens väghållningsskyldighet, dels frågan om möjligheten för staden att — oavsett nu föreliggande spörsmål i övrigt — erhålla statsbidrag till hamnanläggningen.

Enligt den av myndigheterna sammanställda tablån (Bilagan C) innebär överenskommelsen en vinst för staten av 78,210 kronor under förutsättning att Trollhätte kanal är väghållningsskyldig för broarna. Skulle denna väghållningsskyldighet åvila Vänersborgs stad, innebär överenskommelsen en uppoffring för staten av 130,000 kronor. I båda fallen har då förutsatts, att staden oavsett överenskommelsen skall erhålla 200,000 kronor i statsbidrag till kajbyggnadens första etapp. Om man förutsätter, att staden icke skulle erhålla sådant bidrag annat än i sammanhang med denna överenskommelse, skulle nyssnämnda vinst av 78,210 kronor och uppoffring av 130,000 kronor förbytas i uppoffringar om 121,790 respektive 330,000 kronor.

Enligt min uppfattning läser det väl icke ankomma på vattenfallsstyrelsen att — på sätt staden hävdar — för all framtid helt bestrida icke blott underhåll utan även ombyggnader och förstärkningar av Residensbron och Dalbobron. Å andra sidan torde det bidrag till dessa arbeten, som kan komma

att slutligt åvila staden, under alla förhållanden bliva skäligen blygsamt. I fråga om kajbyggnaderna är det sannolikt att staden, oavsett nu förevarande överenskommelse, kunde räkna med att förr eller senare erhålla ett avsevärt statsbidrag till åtminstone den första etappen.

Ur dessa synpunkter anser jag den träffade överenskommelsen giva en lösning av frågan, som i föreliggande läge kan av staten godtagas.

Vattenfallsstyrelsen och järnvägsstyrelsen hava utgått från att broarnas ombyggnads- och underhållskostnader till 95 procent skola täckas av väg- och brobyggnadsmedel. Till frågan om fördelningen av dessa kostnader är jag icke beredd att nu taga ställning. Huru de för ifrågavarande arbetens utförande erforderliga statsmedlen belasta olika verks medel är strängt taget blott en bokföringsfråga. Det spörsmål, som emellertid blir särskilt aktuellt, är i vilken omfattning vattenfallsverkets medel skola bestrida kostnaderna för broarnas ombyggnad och framtida underhåll. Det lärer få ankomma på Kungl. Maj:t att härutinnan meddela beslut.

Järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen hava hemställt dels om omedelbart beviljande av statsbidrag till den första etappen av kajbyggnaden och dels om vidtagande av åtgärder för att under budgetåret 1943/44 måtte kunna beviljas statsbidrag till ombyggnad av Residensbron samt till utförande av 35 meter kaj av kajbyggnadens andra etapp. Då Residensbrons ombyggnad med hänsyn till brons nuvarande skick icke bör uppskjutas och då statsbidrag till första etappen av kajläggningen enligt överenskommelsen skall beredas innan broombyggnaden påbörjas, lärer det bliva nödvändigt att redan under år 1943 bevilja sistnämnda statsbidrag. Medel härtill torde kunna beredas inom ramen av tillgängligt anslag. Även bidrag till ombyggnaden av Residensbron lärer kunna beviljas utan äskande av särskilda medel. Däremot torde det icke vara möjligt att av nu tillgängliga medel bereda bidrag även till 35 meter kaj av andra etappen av kajbyggnaden. Beviljande av statsbidrag till denna kajdel utgör enligt överenskommelsen villkor för att järnvägsbron skall få ombyggas till fast bro. Då enligt min mening under nuvarande förhållanden bör kunna anstå med ombyggnad av järnvägsbron, finner jag icke erforderligt att nu äska medel för statsbidrag till påbörjande av kajbyggnadens andra etapp.

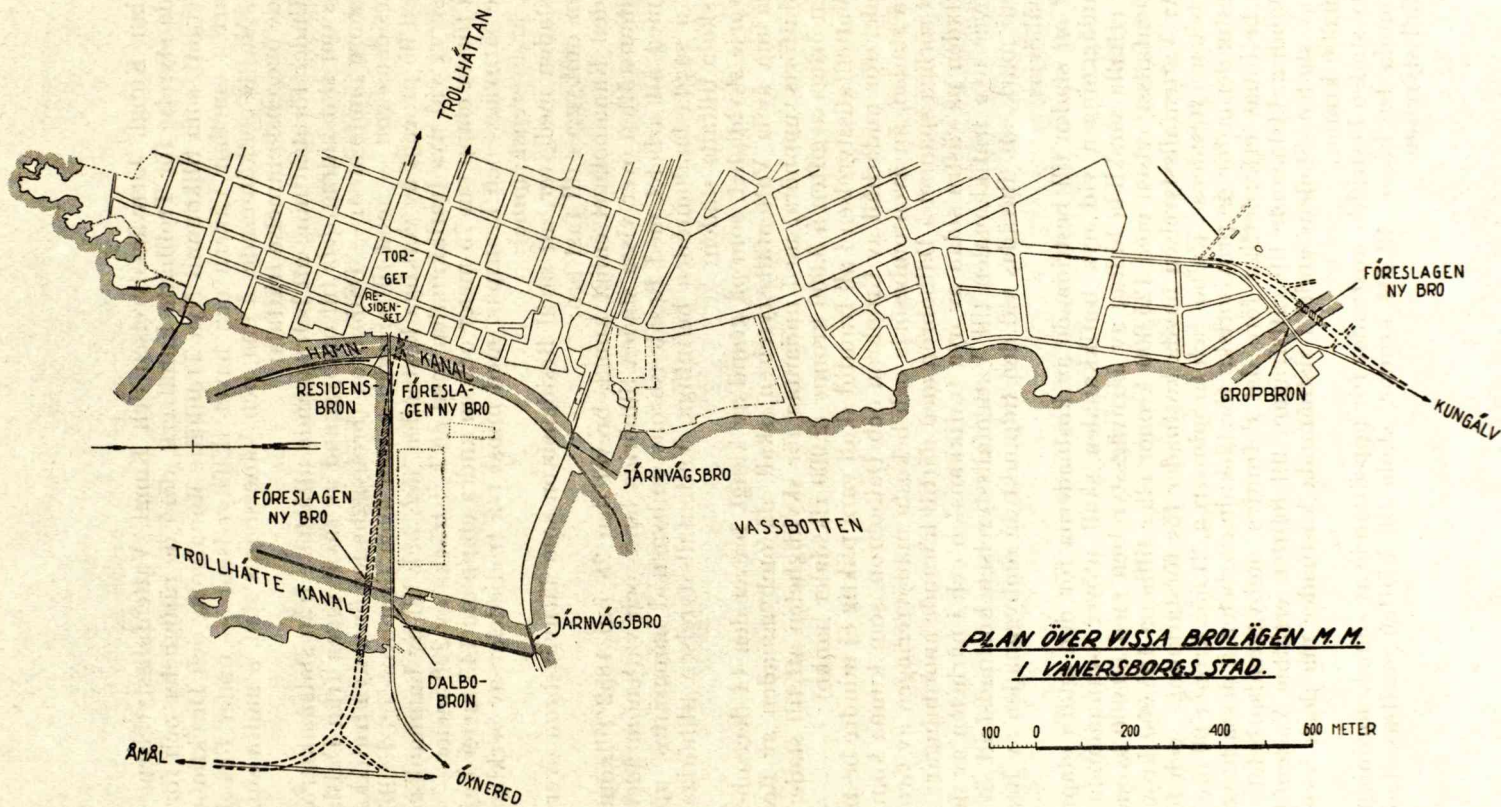
Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna den vid statsrådsprotokollet fogade överenskommelsen mellan järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, å ena, samt Vänersborgs stad, å andra sidan, angående reglering av vissa brofrågor m. m.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*F. Wessberg.*



PLAN ÖVER VISSA BRÖLÄGEN M. M.  
I VÄNERSBORGS STAD.

100 0 200 400 600 METER

Mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Kungl. Vattenfallsstyrelsen — sistnämnda styrelse för Trollhätte Kanalverk, därå de rättigheter och förpliktelser övergått, som tillkommit Nya Trollhätte Kanalbolag och Direktionen över segelfarten emellan Väneren och havet (Elfstyrelsen) — under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, å ena, och Vänersborgs stad, å andra sidan, har följande överenskommelse träffats:

1. Under förutsättning att betryggande utfästelse från statsmakternas sida lämnas om statsbidrag *dels* till ombyggnad av såväl vägen från Dalsland till Vänersborg jämte broar — Dalbobron (brobyggnaden över nya trafikkanalen) och Residensbron — med tillfartsvägar som även Gropbron med tillfartsvägar med 95 procent av verkliga kostnaden, *dels ock* till ny hamnanläggning i Vänersborg vid nya trafikkanalen med en kajsträcka av 220 meter — nämligen en första etapp om 75 meter och en andra etapp om 145 meter kaj — inklusive järnvägs- och kranspår, med minst två tredjedelar av verkliga kostnaden, är överenskommet:

*att* staden medger, att såväl Residensbron som järnvägsbron över gamla kanalen ombyggs till fast bro;

*att* den Kanalbolaget enligt kungl. brevet den 28 juli 1852 tillkommande dispositionsrätten över vissa staden tillhöriga land- och vattenområden skall, i och med att arbetet med Residensbrons ombyggnad igångsättes, upphöra, därvid å sagda landområden befintliga, Vattenfallsstyrelsen tillhöriga byggnader skola tillfalla staden;

*att* varje skyldighet, som på grund av kungl. brevet den 14 december 1825 numera må åvila Vattenfallsstyrelsen, skall, då ombyggnaden av Residensbron slutförts, upphöra, med undantag för skyldigheten att till staden utbetala den årliga avgiften å 3,000 kronor (2,000 riksdaler banko);

*att* Vattenfallsstyrelsen i all framtid skall vara pliktig ej mindre bestrida de kostnader för underhåll av Gropbron och Dalbobron, som kunna komma att falla på staden, än även ombesörja och bekosta manövreringen av Gropbron, och det rörliga spannet å Dalbobron med därtill hörande anordningar;

*att* staden på västra sidan av nya trafikkanalen och i närheten av den nya bron över nya trafikkanalen till Vattenfallsstyrelsen kostnadsfritt överlåter 1,000 m<sup>2</sup> mark, att tillträdas vid den tidpunkt då ombyggnaden av Residensbron påbörjas;

*samt att* staden till bestridande av kostnaderna för den andra etappen av hamnanläggningen vid nya trafikkanalen skall utöver ovannämnda statsbidrag erhålla särskilda bidrag av Järnvägsstyrelsen med 60,000 kronor och av Vattenfallsstyrelsen med 125,000 kronor eller tillhopa 185,000 kronor.

2. Av Vattenfallsstyrelsen havda kostnader för förstärknings- och förbättringsarbeten å Residens-, Dalbo- och Gropbroarna, 21,555 kronor 60 öre, ävensom kostnaderna för de provisoriska förstärkningsarbeten å dessa broar, som kunna befinnas erforderliga före det definitiva ombyggnadsarbetet, skola, utan ståndpunktstagande till rättsfrågan, till hälften ersättas Vattenfallsstyrelsen av staden. Stadens andel i sistnämnda kostnader må dock icke överstiga 20,000 kronor.

3. Av staden bestridda kostnader för uppsättande av signalanordningar vid nyssnämnda tre broar, 12,204 kronor, skola till hälften ersättas staden av Vattenfallsstyrelsen.

4. De i punkten 1 sista stycket angivna särskilda bidragen å 185,000 kronor skola, i den mån beslut meddelas om statsbidrag till den nya 145 meters kajsträckan enligt första stycket av samma punkt, utbetalas med  $\frac{185,000}{145}$  kronor för varje meter av denna kaj, som beslutet avser.

Stadens andel av det i punkten 2 angivna beloppet å 21,555 kronor 60 öre skall utbetalas, så snart överenskommelsen blivit av Kungl. Maj:t godkänd. I samma punkt angivna, på staden ankommande ersättningsbelopp i övrigt utbetalas efter färdigställande av vederbörande förstärkningsarbeten.

Vattenfallsstyrelsens andel av det i punkten 3 angivna beloppet å 12,204 kronor utbetalas, så snart överenskommelsen blivit av Kungl. Maj:t godkänd.

5. Vid överenskommelsens träffande har förutsatts,

att arbetet med Residensbrons ombyggnad till fast bro ej påbörjas förrän statsbidrag beviljats och eventuellt erforderligt tillstånd meddelats för byggande av den första etappen av hamnanläggningen vid nya trafikkanalen,

att arbetet med järnvägsbrons ombyggnad till fast bro ej påbörjas förrän statsbidrag beviljats och eventuellt erforderligt tillstånd meddelats för byggande av den nya hamnen på en sträcka av ytterligare 35 meter,

att statsbidrag och, såvitt på administrativ myndighet ankommer, tillstånd för den nya hamnens byggande i sin helhet i varje fall skola vara beviljade senast inom åtta år från det ombyggnaden av Residensbron påbörjats,

samt att den nya hamnanläggningen i sin helhet skall utföras i huvudsaklig överensstämmelse med ett av civilingenjören Torsten Hultin uppgjort förslag, vilket bifogats stadens ansökning den 7 oktober 1940 om statsbidrag till byggande av den första etappen om 75 meter.

6. Denna överenskommelse skall vara förfallen, därest densamma icke av Kungl. Maj:t godkänts före utgången av år 1943 eller tillstånd att utföra Residensbron och järnvägsbron över gamla kanalen såsom fasta broar icke lämnas av vattendomstol.

Stockholm den 13 mars 1943.

Kungl. Järnvägsstyrelsen  
G. DAHLBECK

Kungl. Vattenfallsstyrelsen  
W. BORGQUIST

H. Sandström.

K. A. Fröman.

Vänersborg den 18 mars 1943.

För Vänersborgs stad, på stadsfullmäktiges vägnar:

OSCAR ANDERSSON

/Max Rehman.

**T a b l å**  
 utvisande fördelning på de olika verken av ökade och minskade kostnader för statsverket, därest överenskommelsen icke blir godkänd.

V e r k	Ökade kostnader		Minskade kostnader	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
<b>Vattenfallsstyrelsen.</b>				
Kap.värdet av indragen bevakning vid Residensbron .....	90,000			
Kap.värdet av underhåll av Residensbron .....	35,000			
Kap.värdet av indragen bevakning vid järnvägsbron att tillgodogöras Trollhätte kanalverk .....	30,000			
Kap.värdet av underhåll av gamla kanalen .....	25,000			
Stadens andel 5 % av total kostn. för rörlig Residensbro, 0.05 × 553,600 ..	27,680 <sup>1</sup>			
Stadens andel 5 % av kostnaden för Dalbobron 0.05 × 2,535,400 .....	126,770 <sup>1</sup>			
Hittills utförda förstärkningsarbeten å Residens-, Dalbo- och Gropbroarna ..	21,556 <sup>1</sup>		10,778	
Signalanordningar vid Residens-, Dalbo- och Gropbroarna .....	12,204 <sup>1</sup>		6,102	
Eventuellt erforderliga förstärkningsarbeten å Residens-, Dalbo- och Gropbroarna före broarnas ombyggnad ..	20,000 <sup>1</sup>		10,000	
Kontantbidrag till staden .....			125,000	
Kostnad för ny byggnad .....			15,000	
		388,210		166,880
<b>Järnvägsstyrelsen.</b>				
Prisskillnad mellan rörlig och fast järnvägsbro .....	60,000			
Kontantbidrag till staden .....		60,000	60,000	60,000
<b>Väg- o. Vattenbyggnadsstyrelsen.</b>				
Prisskillnad mellan rörlig och fast Residensbro 0.95 × 270,400 .....	256,880			
Statsbidrag till 145 m kaj, $\frac{2}{3} \times 600,000$			400,000	
		256,880		400,000
Summa kronor		<b>705,090</b>		<b>626,880</b>

<sup>1</sup> Beror på domstols prövning. De i tablan upptagna byggnadsbeloppen torde få anses som maximibelopp, under förutsättning att kostnaderna för broarnas ombyggnad icke komma att ytterligare stegras utöver vad nu förutsatts.