

Nr 193*Utlåtande i anledning av motioner om en järnvägsförbindelse över Svinesund.*

(4:e avd.)

I motionerna I: 484 av herrar Magnusson och Mossberger samt II: 551 av herr Gustafsson i Uddevalla m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, vid förhandlingar med norska myndigheter om den tunga trafikens problem över Svinesund, beaktar de synpunkter motionärerna framfört rörande förverkligandet av en järnvägsbro över Svinesund och sammanbindning av Bohusbanan med det norska järnvägsnätet.

Över motionerna har yttranden inhämtats från statens järnvägar och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt Näringslivets trafikdelegation. Se bilaga 1 till detta utlåtande.

Sedan medlemsförslag i ämnet väckts inom Nordiska rådet har i anledning härav vissa remissyttranden inhämtats av rådet, vilka här bifogas för kännedom. Se bilaga 2 till detta utlåtande.

Utskottet. Den i förevarande motioner aktualiserade frågan har — efter det motionerna väckts — tagits upp i ett medlemsförslag till Nordiska rådet. Detta medlemsförslag har sedermera remitterats till vissa norska och svenska myndigheter och andra organ för deras hörande. Under hänvisning härtill och i avvaktan på ärendets fortsatta behandling inom Nordiska rådet och dess trafikutskott anser sig statsutskottet inte kunna tillstyrka att ett uttalande i frågan göres från riksdagens sida. Motionerna avstyrks därför.

Utskottet hemställer i enlighet härmed

att riksdagen avslår motionerna I: 484 och II: 551.

Stockholm den 17 november 1970

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Bohman (m), Axel Andersson (fp), Rikard Svensson (s), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Per Jacobsson (fp), Bertil Petersson (s), Herbert Larsson (s), Hjorth (s), Rönnberg (s), Eric Peterson (fp), fru Lilly Ohlsson (s), herrar Strandberg (m) och Johan Olsson (cp) samt

från a n d r a kammaren: herrar Karlsson i Olofström (s), Almgren (s), Mellqvist (s), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), Nordstrandh (m), Johansson i Norrköping (s), Nilsson i Tvärålund (cp), Gustafsson i Uddevalla (s), Källstad (fp), Cassel (m), Jönsson i Arlöv (s), Dahlgren (cp), Zachrisson (s) och Lindberg (s).

Reservationer

1. av herr Mellqvist (s)
2. av herr Gustafsson i Uddevalla (s).

Bilaga 1

Yttranden över motionerna I: 484 och II: 551

Statens järnvägar (21.5.1970)

De kvantiteter gods som anges av motionärerna kan — även om de i sin helhet skulle överföras till järnväg — bilda underlag för omkring 4 tåg i vardera riktningen.

Då det är orealistiskt att räkna med att allt gods skulle kunna överföras till järnväg bör man räkna med 2 à 3 tågpar per dygn.

De transportrelationer som det är fråga om, kan betjänas på fullgott sätt via den nu befintliga järnvägen över Mellerud—Kornsjö. Med nuvarande trafikomfattning på denna bandel kan ytterligare 3 tågpar per dygn framföras med befintlig linjekapacitet.

Banstandarden på Bohusbanan upp till Skee är till övervägande del lägre än på sträckan Göteborg—Mellerud—Kornsjö. Vinster i tid och väg vid en broförbindelse över Svinesund blir för järnvägens del därför obetydliga.

En kombinerad järnvägs- och landsvägsbro som nämns i motionerna torde inte ge någon sammanlagd nytrafik över gränsen men kan innebära att trafik överföres från nu befintlig linjesträckning till en förlängd Bohusbana.

Ett realiserande av motionerna skulle alltså resultera i en nybyggd och från början knappast lönsam bana jämte en allvarligt försämrad lönsamhet på den nu befintliga järnvägsförbindelsen över Mellerud—Kornsjö.

En kombinerad järnvägs- och landsvägsbro är enligt SJ mening varken samhällsekonomiskt eller transportekonomiskt motiverad.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län (29.6.1970)

Länsstyrelsen har tidigare i sitt yttrande över betänkandet "Nordtrans. Norden som en gemensam lokaliserings- och kommunikationsregion" (Nu 1969: 13) kraftigt understrukt nödvändigheten av dels en total integrering mellan olika transportsystem, dels en samordning av de nordiska ländernas trafikpolitik.

I yttranden över såväl betänkandet "De statliga sjöfartsavgifterna" (Stencil k 1968: 9) som "Vägplan 1970" (SOU 1969: 56) har länsstyrelsen dessutom framhållit att det starkt kan ifrågasättas om lastbilstrafiken bär sin del av samhällskostnaderna i transporthänseende samt överhuvud satt i fråga om trafikpolitiken, som tidigare i stor utsträckning varit fallet, skall vara autonom och sidoordnad den regionala utvecklings- och lokaliseringspolitiken.

Dessa ovan framförda synpunkter av mera principiell art synes kunna ligga till grund för länsstyrelsens bedömning i det följande av den väckta frågan angående en järnvägsförbindelse över Svinesund.

Gods- och persontrafiken till lands mellan Norge å ena sidan och väst-syd-Sverige samt kontinenten å andra sidan kommer med all sannolikhet att öka starkt under tiden fram mot kommande sekelskifte. Europaväg 6 genom norra Bohuslän är i nuläget föga skickad att ta emot denna ökning.

Trots det förbättringsarbete, som nu pågår, kommer vägen inom några få år att vara omodern. Den långsiktiga planeringen av landtransporttrafiken mellan Norge och väst-syd-Sverige och kontinenten bör därför påskyndas, varvid samverkan med norska myndigheter bör äga rum. Vid en dylik trafikplanering bör järnvägs- och landsvägstrafiken ses i ett sammanhang. Att härvid en bedömning av frågan om en järnvägsförbindelse mellan Bohusbanan och det norska statsbanenätet bör göras anser länsstyrelsen vara helt naturligt. Dagens aktuella trafiksiffror torde vid en sådan långsiktig planering endast ha betydelse som en första utgångspunkt för en prognostisering, som måste ta med i bilden utvecklingen av centralhamnen i Göteborg, den starka expansionen av näringslivet i Osloregionen, tillkomsten av den projekterade Dröbakbroen, som bland annat avser att ge Vestfold och Västnorge kortare och snabbare vägförbindelser med Sverige och kontinenten samt det ökade varuutbyte med Mellaneuropa, som Norges ev. framtida anknäring till EEC kan komma att medföra.

Länsstyrelsen är sålunda angelägen att de här skisserade perspektiven på den framtida trafikutvecklingen tages med i bilden vid planeringen av landtransportförbindelserna genom Bohuslän över riksgränsen mot Östfold fylke. Länsstyrelsen vill därför förordna att motionen tages som utgångspunkt för ett förslag om en allsidig norsk-svensk utredning om förevarande trafikproblem och deras regionalpolitiska sammanhang, varvid det förutsättes att även frågan om järnvägsförbindelsen från norra Bohuslän till det norska industriområdet tages med i bedömningen. Att en vägning mot den redan befintliga järnvägslinjen Mellerud—Kornsjö därvid bör ske är för länsstyrelsen självklart.

I ärendet har inkommit bilagda yttranden från landstingets i Göteborgs och Bohus län näringsnämnd samt distriktschefen vid Statens Järnvägars driftdistrikt i Göteborg.¹

Näringslivets trafikdelegation (8.6.1970)

Motionärerna har hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte beakta de synpunkter motionärerna framhållit om förverkligandet av en järnvägsbro över Svinesund och en sammanbindning av Bohusbanan med det norska järnvägsnätet.

Motionärerna framhåller, att den alltmer ökande landsvägstrafiken på E 6 medför så stora trafikproblem, att enbart en förstärkning av den nuvarande landsvägsbron över Svinesund icke är tillfyllest utan att den bästa lösningen helt säkert skulle vara nybyggnad av kombinerad järnvägs- och landsvägsbro över gränsfjorden.

Trafikdelegationen anser liksom motionärerna angeläget, att den svensk-norska varutrafikens behov tillgodoses genom successiv utbyggnad och förbättring av kommunikationslederna mellan länderna. Såsom motionärerna även framhåller söker man för närvarande genom statliga svensk-norska insatser gemensamt förbättra trafikförhållandena på E 6 bl. a. genom en förstärkning av Svinesundsbron, vilket beräknas ske under 1970—71. Sverige och Norge delar därvid på kostnaden för proförstärkningen — beräknad uppgå till sammanlagt 1,1 miljoner kronor.

Självklart är att en nybyggnad av en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro med tillhörande trafikleder i Sverige och Norge skulle innebära en stor

¹ Här ej bilagda.

förbättring av kommunikationsmöjligheterna mellan länderna. Kostnaderna för en ny bro och anslutande järnvägsförbindelser (enbart på svensk sida 25 km) och landsvägsförbindelser som erfordras måste dock vara betydande. Så länge några investeringskalkyler icke framlagts för dessa kommunikationsobjekt finns enligt delegationens mening ingen möjlighet att närmare bedöma, huruvida och när de kan komma till utförande.

Trafikdelegationen anser, att erforderliga ekonomiska utredningar angående eventuella nya järnvägs- och landsvägsförbindelser mellan Sverige och Norge i första hand bör ligga inom de svenska och norska järnvägs- resp. vägförvaltningarnas kompetensområde. Delegationen förordar, att sådana utredningar — som underlag för svensk-norska förhandlingar och eventuella beslut i frågan — snarast kommer till stånd genom förvaltningarnas försorg. I sådant fall torde de i ifrågavarande motioner framförda önskemålen för närvarande icke behöva påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd.

Bilaga 2

Yttranden över ett inom Nordiska rådet väckt medlemsförslag rörande järnvägsförbindelse över Svinesund

Det Kongelige Samferdselsdepartement (4.8.1970)

Medlemsförslaget om jernbaneforbindelse over Svinesund — dok. A 288/t — er forelagt Norges Statsbaner og Vegdirektoratet. De avgitte uttalelser vedlegges, og Samferdselsdepartementet viser til disse.

Norges statsbaner (9.7.1970)

Forslag om å bygge ut jernbaneforbindelse mellom Norge og Sverige over Svinesund som erstatning for, eller i tillegg til, forbindelsen over Kornsjø, ble sist reist i den svenske Riksdagen i 1934. Det ble den gang lagt fram to alternativer til ny jernbanetracé, nemlig:

1. Berg—Svinesund—Skee—Göteborg og
2. Halden—Bullaren—Göteborg.

Det første alternativ ble nærmere vurdert av NSB. Det ble foretatt en del beregninger og utarbeidet kostnadsoverslag for den norske anleggsstrekningen fra Berg til Svinesundbrua, og den norske andelen av Svinesundbrua. Av disse beregninger kan fastslåes:

I stedet for de 38,19 km som man i dag har fra Berg til Kornsjø, vil avstanden fra Berg til Iddefjorden midtvanns bli 6,72 km, altså en forkortelse av den norske strekning med 31,47 km.

Dessuten vil man kunne få bedre stignings-/fallforhold enn de nåværende opp til 25 ‰, og trolig også noe bedre kurvatur.

På svensk side vil avstanden fra grensen Kornsjø/Svinesund til Göteborg øke fra 188 km til vel 194 km, slik at avstanden Berg—Göteborg blir ca. 25 km kortere. Dette vil bety en forkortelse av reise-/transporttiden med ca. 20 min.

Transportmengder ved NSB over Kornsjö, og utviklingen de siste 5 år, vises i etterfølgende tabell.

Trafikkslag	1965	1966	1967	1968	1969	Endring i %
Reisende til/fra Sverige	185 996	152 703	144 824	127 816	124 816	+ 32
" " Kontinentet	95 323	108 596	141 103	138 402	79 840	+ 16
Sum:	281 319	261 299	285 927	266 219	204 710	+ 27
Sendte vognlaste, ant. tonn	149 009	152 001	144 323	167 206	186 201	+ 25
Herav til Kontinentet	"	"	"	"	74 851	
Mottatte vognlaste	347 618	486 744	536 653	543 521	597 118	+ 72
Herav:						
Fra Kontinentet	"	"	"	"	141 980	
Kubb (fra Sverige)	163 200	262 700	268 900	240 300	230 982	
Sendt stykk gods	6 146	5 720	5 879	5 062	4 698	+ 23
Herav til Kontinentet	"	"	"	"	1 221	
Mottatt stykk gods	10 351	10 317	11 494	11 273	11 190	+ 8
Herav fra kontinentet	"	"	"	"	3 942	

Under forutsetning av at Kornsjö/Halden utbygges som planlagt, er NSB's kapasitet o/Kornsjö tilstrekkelig i overskuelig framtid, hensyn tatt til forventet trafikkøkning.

En ny jernbaneforbindelse over Svinesund, i tillegg til den bestående o/Kornsjö, vil derfor bety en overkapasitet.

Da trafikken til/fra Sverige og Kontinentet utgjør den alt overveiende del av trafikken på strekningen Halden—Kornsjö, kan denne del av nåværende bane synes å stå i fare for å miste sin eksistensberettigelse dersom man går inn for den nye linjen over Svinesund. Man forutsetter at Halden bør beholde sin tilknytning til jernbanenettet, og man vil i tilfelle få en 5,71 km lang "sidelinje" fra Berg til Halden.

Den forholdsvis beskjedne reduksjon av transportlengden (25 km) og transporttiden (20 min.) som man vil kunne oppnå over Svinesund, antas ikke å få nevneverdig innflytelse på NSB's konkurransevne.

Det synes derfor vanskelig å forsvare de store investeringer som det foreslåtte prosjekt vil måtte medføre.

Statens vegvesen (13.7.1970)

Det foregår for tiden forsterkningsarbeider på Svinesund bru. Planene for disse forsterkningsarbeider bygger på de svenske belastningsforskrifter av 1960. Disse ligger noe over den norske vektklasse 10/16 aksel/boggitrykk og nær opptil den vektklasse på 13/21 aksel/boggitrykk som norsk vegplan forutsetter for bruer.

Sett på bakgrunn av de aksel/boggitrykk som kan tillates på E-6 fra Svinesund, og videre i Norge vil en ytterligere forsterkning av Svinesund bru for å oppnå en høyere belastningsklasse enn den brua nå vil få, ikke være aktuell sett fra et norsk synspunkt.

Det er imidlertid må regne med, er at trafikkøkningen på E-6 vil føre til at de nåværende 2 kjørefelt over Svinesund ikke vil være tilstrekkelige i fremtiden.

Svinesundbrua hadde i 1969 en døgntrafikk målt som årsmiddel på 3 250 motorkjøretøyer. Våre prognoser viser tilsvarende for 1975 6 400 motorkjøretøyer og for 1990 12 000 motorkjøretøyer.

Føringsavstanden mellom fortauskantene på Svinesund bru er 7,0 meter, og denne vil ikke bli endret ved den planlagte forsterkning. Det er 2-sidige fortau av bredde 1,25 meter. I forbindelse med de planlagte forsterkninger vil det bli oppsatt 0,5 meter høye rekkverk langs fortauskantene for å hindre kjøretøyer i å komme inn på fortauet. Fri åpning mellom rekkverkene er forutsatt å skulle bli 7,0 meter. Brua vil da få et tverrsnitt som tilsvarer vegklasse IIId.

Den mulige kapasitet for denne vegklasse er i vegnormalene angitt til 1 200 personbilenheter pr. time, det kan da regnes med at strekningen over brua vil kunne tåle en ÅDT på ca. 10 500 kjøretøyer. Det vil si at brua med sine to kjørefelt vil kunne avvikle de forventede trafikkmengder fram mot 1990-årene. En må da akseptere at det periodevis kan bli en forholdsvis betydelig oppstuvning av trafikken på begge sider av brua.

I norsk vegplan er det angitt at E-6 mot Svinesund bygges ut til 4 kjørefelt i 3. periode.

Vegdirektoratet regner med at bare en ubetydelig del av den forventede trafikk på E-6 vil bli overført til en eventuell jernbane over Svinesund. Den forutsatte utbygging av E-6 til 4 kjørefelt vil være nødvendig enten det kommer en jernbane eller ikke. Det vil bli en relativ kostbar utbygging. En bør imidlertid være klar over at E-6 med 4 kjørefelt og høy standard ellers vil ha en meget betydelig kapasitetsreserve, slik at en betydelig tungtrafikk vil kunne avvikles uten særlige problemer.

Sett på denne bakgrunn kan en ut fra vegvesenets synspunkt ikke finne at det er et reelt behov for å avlaste E-6 med en jernbaneforbindelse over Svinesund.