

Nr 127.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1936 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om broanläggning över Svinesund m. m.

(4:e avd.)

I en inom första kammaren väckt motion, nr 9, har herr *C. Lindhagen* hemställt, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t förorda

- 1) Bohusbanans begynnande framdragande till Svinesund genom utförande till en början av denna bandels terrassering;
- 2) påskyndande av utredningen om en landsvägsbro över Svinesund;
- 3) Bohusbanans elektrifiering till en början åtminstone från Göteborg till Uddevalla.

Beträffande motionärens yrkande om Bohusbanans elektrifiering avgiver utskottet utlåtande i annat sammanhang.

Genom beslut den 15 juni 1934 hade Kungl. Maj:t bemyndigat riksmarskalken *O. von Sydow* att med vederbörande norska myndigheter förhandla angående färjförbindelse eventuellt anläggande av broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund, dock utan rätt att biträda något för Sverige bindande beslut. Med bifall till en av riksmarskalken *von Sydow* gjord framställning om befrielse från uppdraget har Kungl. Maj:t sedermera den 17 januari 1936 uppdragit åt landshövdingen *M. F. Jacobsson* att föra ifrågavarande förhandlingar.

I ett till utskottet den 3 april 1936 avgivet yttrande över ifrågavarande motion har *järnvägsstyrelsen* anfört bland annat, att styrelsen är angelägen att bättre landsvägsförbindelser snarast möjligt åstadkommas över Svinesund, så att en förbättring kan åstadkommas av de nuvarande bussförbindelserna — i vilka styrelsen medverkar — mellan Strömstad och Halden och därmed mellan tågen å Bohusbanan å ena samt tågen å linjen Halden—Oslo å andra sidan, att styrelsen helst ser, att sådan förbindelse över sundet ordnas med bro och icke med färja, som från början var tänkt, samt att en landsvägsbro därvid lämpligen synes böra utföras på sådant sätt, att den eventuellt en gång senare i tiden skall 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 kan komma att träffas om dess realiserande.

Utskottet.

Inledningsvis må erinras, att ifrågavarande broanläggning över Svinesund är ett tekniskt sett ganska omfattande företag. På grund av sjötrafiken genom sundet in till Idefjorden och Halden (Fredrikshald) bör bron anläggas på segelfri höjd. Enligt mellanriksbanekommissionens år 1923 framlagda beräkningar skulle bron byggd av sten på en höjd av minst 50 meter och med 8 fasta spann av sammanlagt innemot 300 meters längd draga en kostnad av cirka 2.5 miljoner kronor. Helt byggd av järn skulle broföretaget kosta cirka 1.5 miljon kronor. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågå för närvarande vissa tekniska utredningar, avseende att klarlägga kostnaderna för bron, utförd i betong, järn eller sten.

Utan att underskatta företagets omfattning måste dock utskottet finna starka skäl tala för en anläggning av ifrågavarande broförbindelse över Svinesund till ersättning av den hittillsvarande synnerligen bristfälliga färjeförbindelsen. Erinras må, att landsvägen utmed Sveriges västkust med dess fortsättning genom Norge upp till Oslo är en mellanriksväg, som tillmätes 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 omkring 2—3 timmar.

I samband med överbägandena 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 avsättningsmöjligheter-

na, enkannerligen jordbrukets avsättningsmöjligheter, ökas och överhuvud näringslivet kunna på båda sidor om gränsen livligare utvecklas enligt givna naturliga geografiska och ekonomiska betingelser.

Det förtjänar också framhållas, att broarbetena kunde bli till ett värdefullt led i hjälptåtgärderna i fråga om den i Bohuslän rådande arbetslösheten, därest bropelarna, eventuellt också vissa brospann, utfördes av sten. Enligt vad utskottet inhämtat anses ett sådant utförande av broanläggningen som tekniskt genomförbart.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden måste utskottet 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 utskottet 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 utskottet i likhet med järnvägsstyrelsen finna en sådan sammanknytning önskvärd. Att man, på sätt i motionen förordats, redan nu skulle från svensk sida påbörja terrasseringsarbetena å den blivande sammanbindningsbanan kan utskottet dock ej tillstyrka. Den av utskottet förordade 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 synes möjligheterna till ett sådant utförande böra närmare undersökas vid de förberedande utredningarna.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen I: 9 må hos Kungl. Maj:t anhålla, att nu pågående utredningar om anläggning av bro över Svinesund måtte bedrivas med sådan skyndsamhet, att förslag i ärendet om möjligt kan föreläggas 1937 års riksdag.

Stockholm den 23 maj 1936.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Johansson* i Fredrikslund, *Nilsson* i Gränebo, *Oscar Olsson*, *Asplund*, *Borell*, *Walles*, *Nylander*, *Nilsson* i Fredriksfält, *Jonsson* i Lycksele, *Sandén*, *Tham* och *Bäcklund*, samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson*, *Strindlund*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Holmgren*, *Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson*, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Jonsson* i Eskilstuna och *Holmström*.
