

Nr 293.

Av herrar **Carlström** och **Sandberg**, om avslag å Kungl. Maj:ts framställning rörande avtal med norska staten om viss breddning av bron mellan Sverige och Norge över Svinesund.

Under sjätte huvudtiteln punkt 17 i årets statsverksproposition hemställer departementschefen om bemyndigande för Kungl. Maj:t att med norska staten träffa avtal om sådant tillägg till föreliggande överenskommelse mellan Sverige och Norge om uppförande och underhåll av bro över Svinesund, att brons bredd fastställles till 9.5 m.

I jämförelse med den tidigare träffade överenskommelsen innebär detta en utökning av Svinesundsbrons bredd med 2 m. från förut fastställda 7.5 m. Den merkostnad, som härigenom skulle uppkomma, anges till c:a 300,000 kr. De tidigare beräknade och av förra årets riksdag godtagna anläggningskostnaderna skulle härigenom ökas från c:a 2.1 till c:a 2.4 milj. kr. Departementschefen förutsätter tydligen, att hela denna merkostnad skulle komma att få bestridas av svenska staten. Detta skulle i sin tur medföra, att vårt lands bidrag till ovannämnda anläggningskostnad höjdes till c:a 2.1 milj. kr., medan på Norge — som dock kan väntas få den största nyttan av bron — allt fortfarande skulle falla blott c:a 0.3 milj. kr.

Som skäl för den nu föreslagna breddningen framhåller departementschefen, att 6 meters körbana, varmed bron vid 7.5 meters bredd är avsedd att utrustas, anses i allmänhet icke numera tillfredsställa kravet på en modern och starkt trafikerad väg. Även om den nämnda brobredden till en början kan antagas vara tillräcklig, torde det, menar han, kunna befaras, att körbanan inom en icke allt för avlägsen framtid skall visa sig för snävt tilltagen. Därtill kommer att bron med en bredd på blott 7.5 m. anses bliva »förhållandevis smal», eftersom tillfartsvägen på den svenska sidan är avsedd att erhålla en bredd av 10 m. Slutligen anföres också som skäl för att svenska staten bör kunna bestrida hela merkostnaden, att en breddning av bron »skulle medföra en icke obetydlig ökning i åtgången av stenmaterial, något som ur synpunkten att bereda arbetstillfällen åt stenarbetarna i Bohuslän får anses önskvärt». Sålunda beräknas av merkostnaden 112,000 kr. belöpa sig på ökade steninköp.

För vår del kunna vi icke finna dessa av departementschefen anförda skäl tillräckligt bärande för att motivera en så avsevärd merkostnad som här ifrågasätts. Han har sålunda icke — vilket i ett ärende som detta dock måste fordras — presterat några som helt fakta vilka antyda att Svinesundsbron någonsin, ock än mindre inom överskådlig framtid, kan väntas få en så stor trafik, att kravet på dess bredd bör jämföras med kravet på »en modern och starkt trafikerad väg». Ett studium av motortrafikens omfattning i dessa trakter ger tvärtom till resultat, att denna åtminstone för närvarande är så obetydlig, att man snarare kan ifrågasätta, om en bro över Svinesund över-

huvud är av behovet påkallad, och om det icke hade varit fullt tillfyllest att även i fortsättningen befordra trafiken därstädes med färja, nota bene med en betydligt bättre sådan än den nu använda.

Enligt de uppgifter, som vi från ort och ställe inhämtat, passerades sålunda riksgränsen vid Svinesund under hela föregående år av sammanlagt ej mer än 10,333 motorfordon. Naturligtvis kan sägas, att denna låga siffra delvis får sin förklaring av de dåliga färjningsmöjligheter, som för närvarande förefinnas vid Svinesund. Emellertid är att märka att ej heller de motorfordon, som i övrigt passerade riksgränsen i dessa trakter, hade någon större omfattning. Huvudtrafiken mellan Sverige och Norge går f. n. över tullstationen vid Vassbotten, på en väg, som å den norska sidan anknyter till Halden och som på svenska sidan följer de vackra Bullaresjöarna ned till Hällevadsholm. Hela den motortrafik, som på denna väg passerade Vassbotten, uppgick år 1938 till sammanlagt endast 15,077 fordon.

Slås de här anförda siffrorna ut per dag för de olika sträckorna, erhålles i medeltal för leden över Svinesund 29 fordon, för Vassbotten 41 och för hela trafiken 70 fordon. Även om större delen av trafiken naturligtvis äger rum under sommarmånaderna och även om den törhända efter Svinesundsbrons tillkomst kommer att något ökas, så ge dock dessa siffror ett ganska tydligt belägg för att Svinesundsbron näppeligen inom en överskådlig framtid kan jämföras med en i modern mening »starkt trafikerad väg», som kräver en körbana av större bredd än 6 m. Det finns för övrigt så mycket mindre skäl för ett dylikt antagande, som en stor del av motortrafiken mellan Sverige och Norge säkerligen även i framtiden kommer att följa den mycket natursköna vägen Halden—Vassbotten—Bullaresjöarna—Hällevadsholm, till vilken f. ö. ett flertal bekväma anknytningsvägar från huvudvägen Strömstad—Hällevadsholm redan förefinnas.

De övriga skäl, som departementschefen anför, synas oss heller icke vara av den art, att de motivera en så stor utgiftsökning som här ifrågasätts. Det förefaller icke utgöra någon större olägenhet, att tillfartsleden å den svenska sidan skulle bli något bredare än själva bron. Skulle detta förhållande verkligen befinnas medföra någon större nackdel, så finns ju alltid den möjligheten att i stället för att bredda bron något minska på tillfartsvägens bredd. Vad slutligen beträffar den ökade sysselsättning inom stenindustrin, som genom brons breddning skulle uppkomma, så synes det oss, som om man — därest statsmakterna redan vilja offra ytterligare 112,000 kr. — skulle kunna finna på en mera nyttig användning för den sten, som med detta tillskott kan komma att tillverkas.

Vi få därför med stöd av vad här ovan yttrats hemställa,

att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts ovan nämnda hemställan om bemyndigande att med Norge överenskomma om en breddning av Svinesundsbron till 9.5 m.

Stockholm den 23 januari 1939.

Oscar Carlström.

O. E. Sandberg.