

Nr 484

Av herrar Magnusson och Mossberger, om en järnvägsförbindelse över Svinesund.

(Lika lydande med motion nr 551 i Andra kammaren)

Enligt förslag till flerårsplan för byggande av riksvägar 1970—1974 Göteborgs och Bohus län (företagsnummer 14-2243 E 6) skall förstärkning av Svinesundsbron utföras under 1970—1971. Totala kostnaden beräknas till 1 100 000 kr., varav Norge bidrager med halva beloppet.

Beslut om byggande av en bro mellan Sverige och Norge över Idefjorden vid Svinesund fattades av svenska riksdagen och norska stortinget år 1938, proposition 298. Bron som är utförd i tre bågspann är en landsvägsbro.

Brons tillkomst medförde redan de första åren en mycket hög trafikintensitet både till och från Norge. Såväl personbiltrafiken som den tunga lastbiltrafiken har ökat varje år. Under år 1969 var ökningen rekordartad. Enligt uppgift från tullverket ökade godsmängden till Sverige med inte mindre än 183 071 till 329 200 ton, och i motsatta riktningen ökade godsmängden från 307 458 ton till 626 255 ton. Det är framför allt skogsprodukter som exporteras till Norge, men tullen konstaterar att handeln ökat sedan EFTA:s tillkomst liksom att allt större mängd transporteras på lastbil jämfört med tidigare. Förr om åren har mycket gods transporterats med hjälp av fartyg.

Denna ökade trafik har medfört att bron försvagats och måste förstärkas. Även om en förstärkning av bron löser dagens trafikproblem över Svinesund, måste ändock utredningar nu göras för att lösa de trafikproblem som kommer att uppstå i en mycket nära framtid när E 6 ombyggs såväl på den svenska som på den norska sidan av Svinesund. En gemensam nordisk marknad ställer också krav på förbättrade kommunikationer länderna emellan. Enligt vår uppfattning bör en överflyttning av lastbilstrafik till järnväg stimuleras. En ytterligare förstärkning av bron kan övervägas, men den bästa lösningen kommer helt säkert att vara nybyggnad av en kombinerad järnvägs- och lastbilsbro över Svinesund. Därmed frigöres den nuvarande bron helt för persontrafiken. Byggande av en järnvägsbro över Svinesund var aktuell redan i slutet av 1800-talet när järnvägen från Göteborg genom Bohuslän till Norge planlades. Enighet uppnåddes emellertid icke mellan de norska och svenska myndigheterna om järnvägens sträck-

Bihang till riksdagens protokoll 1970. 3 saml. Nr 484—497

ning på den norska sidan av Svinesund. Beslut fattades därför av den svenska riksdagen år 1898 (Kungl. Maj:ts proposition 45) om att bygga järnvägen till Skee 7 km söder om Strömstad i avvaktan på att överenskommelse kunde träffas med Norge om byggandet av den 25 km långa återstående delen till det norska järnvägsnätet.

I Kungl. Maj:ts proposition 298 år 1938 lämnades en utförlig redogörelse för utvecklingen fram till år 1938.

Av denna redogörelse framgår att samtliga offentliga utredningar hade framhållit betydelsen av att den gamla järnvägsplanen förverkligades men att full enighet icke hade kunnat nås om sträckningen av denna mellanriksbana.

Men behovet av en järnvägsförbindelse över Svinesund kvarstår. Den tunga trafikens problem till och från Norge måste bli föremål för behandling av svenska och norska myndigheter.

Vi hemställer därför,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, vid förhandlingar med norska myndigheter om den tunga trafikens problem över Svinesund, beaktar de synpunkter vi framhållit om förverkligandet av en järnvägsbro över Svinesund och sammanbindning av Bohusbanan med det norska järnvägsnätet.

Stockholm den 28 januari 1970

Nils Magnusson (s)

Eric Mossberger (s)

