

Nr 37.

Ankom till riksdagens kansli den 11 mars 1932 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående en landsvägsbro över Svinesund.

(4:e avd.)

Uti två likalydande, till statsutskottets förberedande behandling hänvisade motioner, väckta den ena, nr 41, inom första kammaren av herr *A. Sundberg* m. fl. och den andra, nr 78, inom andra kammaren av herr *C. Brännberg* m. fl., har föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om upptagande av underhandlingar med vederbörande norska myndigheter om gemensamt utförande av en landsvägsbro av sten över Svinesund.

Till stöd för sin framställning hava motionärerna anfört följande:

Den arbetslöshet, som under hösten 1930 uppstod i stenhuggeridistriktet i Bohuslän, blev genom 1931 års riksdags beslut om statsbeställning av gatsten lindrad för någon tid. Dessa beställningar beräknas emellertid vara effektuerade redan omkring den 1 nästkommande april. Som det är otänkbart, att stenindustrien därefter kan komma igång förr än sedan en avsevärd tid förflutit samt det följaktligen med visshet kan förutses att nära nog fullständig arbetslöshet bland stenarbetarna i nämnda distrikt åter kommer att inträda, torde det vara statsmakternas plikt att bereda ytterligare bistånd åt de berörda orterna och deras innebyggare.

Vid överbägande av den hjälpaktion, som bör ifrågakomma, bör givetvis i främsta rummet komma i betraktande anordnandet av arbeten i de orter, där nöden är som störst. Den ort i länet, som starkast berörts av krisen inom stenindustrien och dessutom är mest skattetyngd, är utan tvivel Vette härad. Rörande förhållandena i de till detta härad, som har c:a 11 000 innevånare, hörande socknarna meddelas följande:

		Kommunal utdebitering	Antal stenarbetare
Skee	socken	22: 64	670
Hogdals	»	11: 55	172
Lommelands	»	21: 00	207
Näsinge	16: 75	307
Tjärnö	11: 00	31

Summa antal stenarbetare 1 387.

Till ovan angivna utdebitering kommer en avsevärt hög vägs katt.

Beträffande möjligheten att bereda hjälp åt dessa orter ha vi kommit att tänka på ett företag, som skulle icke blott bereda arbete åt ett stort antal stenarbetare, utan även bliva till en utomordentlig nytta för det allmänna, vida utöver de många vägföretag, som till lindrande av arbetslösheten bruka igångsättas.

Vi syfta härvid på byggande av en stenbro vid Svinesund till förbättrande av samfärdseln landsvägsledes mellan Sverige och Norge. Denna samfärdsel, som på detta ställe nu sker medelst en mindre färja, är nämligen nu synnerligen obekvämt och otillfredsställande, i synnerhet de tider på året, då färjan tillfölje islägg icke kan begagnas. Bron skulle byggas för landsvägstrafik, men på sådant sätt, att den kan tagas i anspråk även för järnvägstrafik för den händelse sådan någon gång i framtiden skulle komma till stånd. Enligt svensk-norska mellanriksbanekommissionens betänkande av år 1923 (Statens offentliga utredningar 1923: 73) beräknas kostnaden för en järnvägsbro över Svinesund till 2 300 000 kronor, därav å Sverige skulle komma ett belopp av 1 510 000 kronor.

På den norska sidan om Svinesund råda i fråga om arbetslöshet inom stenindustrien liknande förhållanden som inom Vette härad å svenska sidan. Ett byggande av den norska delen av stenbron skulle alltså kunna av de norska myndigheterna med fördel upptagas såsom en lämplig åtgärd till bekämpande av arbetslösheten inom nämnda orter.

Som vi vise ifrågavarande brobyggnad lämplig att igångsättas till lindrande av arbetslösheten, men ett sådant igångsättande icke kan ske utan att medverka till bronns utförande kommer till stånd å norsk sida, få vi härmed föreslå,

Från järnvägsstyrelsen har utskottet erhållit en den 18 februari 1932 dagtecknad promemoria, vari anförts följande:

Frågan om en *järnvägsförbindelse* mellan Sverige och Norge, en mellanriksbana över gränsen i norra Bohuslän, avsedd att sammanbinda de bägge ländernas statsbanenät, är gammal och sammanhör med den s. k. Bohusbanans förhistoria. Frågan har även senare varit föremål för uppmärksamhet och offentlig utredning. En härför av svenska och norska regeringar tillsatt kommission gav sålunda i december 1923 sitt betänkande. Detta betänkande innehåller ett gemensamt uttalande till förmån för den gamla järnvägsplanens förverkligande, men enighet hade dock ej kunnat ernås bland utredningsmännen beträffande den viktiga delen av frågan, nämligen om den linjesträckning, som den förordade nya mellanriksbanan borde givas. Fyra av de fem svenska ledamöterna framförde till kommissionens betänkande i ett särskilt yttrande sin mening, att en linjesträckning gående över Svinesund borde väljas såsom den enda lämpliga med hänsyn till den projekterade nya järnvägslinjens uppgift och karaktär. Kommissionens flertal hade vid sitt förordade val av linjesträckning bortsett från den större samfärdselns krav och tagit en bestämmande hänsyn till vissa norska lokalintressen.

Järnvägsstyrelsen, som fick att yttra sig över mellanriksbanekommissionens betänkande, anförde i sitt utlåtande, avlämnat den 25 november 1925, vilket ävenledes här vidlägges, i huvudsak *dels* att tillkomsten av den omhandlade mellanriksbaneförbindelsen i helt övervägande grad måste anses vara ett norskt intresse och att de svenska statsmakterna därför torde åtminstone för det dåvarande sakna anledning taga initiativ till planens förverkligande; dylikt initiativ borde allt fortfarande stanna i Norge; *dels* att om vidare förhandlingar om planens realiserande möjligen skulle kunna komma att från norskt håll begäras, det då borde som en oeftergivlig förutsättning uppställas förbehållet från svensk sida, att förhandlingarna endast skulle få gälla den nya mellanriks-

banans utförande i enlighet med Svinesundsalternativet, vilket ensamt av föreliggande alternativ på ett rationellt sätt tillgodosåge de viktigaste av de trafikspörsmål, som den nya mellanriksbanan vore avsedd att lösa, samtidigt som detta alternativ för Sveriges vidkommande vore avgjort överlägset övriga alternativ i järnvägsekonomiskt hänseende.

Några ytterligare förhandlingar i denna sak hava efter ifrågavarande tid emellertid ej ägt rum. Järnvägsstyrelsen saknar också nu liksom år 1925 anledning att förorda något initiativ från svensk sida till upptagande av sådana. Nu såsom förut måste det anses vara Norge, som har det helt övervägande intresset i tillkomsten av den omhandlade nya järnvägsförbindelsen.

Men styrelsen tror sig med bestämdhet veta, att på berört ledande håll inom den norska statsförvaltningen det icke heller finnes någon tanke på att nu upptaga och framföra frågan, och denna måste därför för det närvarande betraktas såsom icke aktuell.

I den tekniska delen av mellanriksbanekommissionens utredning ingick som ett alternativ utförandet av den för järnvägsanläggningen ifråga erforderliga stora bron över Svinesund helt av sten, var till den i neijden rika tillgången på lättarbetad granit ju inbjuder. Motionärerna hava nu upptagit tanken, att Sverige och Norge skulle skrida till utförande av denna brobyggnad oberoende av frågan, om en mellanriksbana över gränsen vid Svinesund förr eller senare kan komma till stånd, och avse motionärerna då, att bron, tills dess att den eventuellt en gång kan komma att tagas i anspråk för en järnväg, skulle givas användning för landsvägsändamål. Vad som härvid är det ledande för motionärerna är tydligen deras önskan att åvägbringa ett stort och särskilt lämpligt arbetsobjekt att tillgripas för motverkande av den i berörda trakt rådande starka arbetslösheten bland den av stenindustrin beroende befolkningen.

Beträffande behovet av en *landsvägsförbindelse*, fyllt på detta vis, vill styrelsen framhålla, att trafiken på platsen ju icke kan vara så stark, att den rimligtvis skulle i och för sig motivera en så stor och dyrbar broanläggning som den, varom det är fråga. Men härifrån kan måhända bortses, ifall stora summor ändock skola under de närmaste åren behöva utges för åstadkommande av försörjning åt den av arbetslöshet drabbade befolkningen, och man då nog ej kan beräkna att alltid för de utlagda arbetshjälpsmedlen få färdigställa byggnads- eller andra objekt av realvärde, motsvarande de för dem havda med extraordinära omständigheter och arbetsbehov förknippade kostnaderna.

Järnvägsstyrelsen kan alltså icke hava något emot att en vidare undersökning sker angående möjligheten att i samverkan med norska staten bringa den ursprungligen för järnväg planerade bron över Svinesund till stånd såsom lämpligt arbetslöshetsobjekt, varvid bron då givetvis skulle åtminstone för Sveriges del bekostas, icke med något statens järnvägar belastande anslag, utan med anslag av arbetslöshetens bekämpande och varvid bron då, om än apterad för landsvägstrafik, borde utföras så, att den framdeles vid eventuellt uppträdande behov skulle kunna användas för en sammanbindningsbana, förutsättande detta alltså ej endast uppfyllande av de för järnvägbelastningen upptagande nödiga kraven på konstruktionernas bärighet m. m., utan ock att bron förläggas i den på sin tid planerade sammanbindningsbanans tracé.

Järnvägsstyrelsen vill emellertid även fästa uppmärksamheten på att, om en sålunda för landsvägstrafik anordnad bro över Svinesund framdeles skulle komma att tagas i anspråk för en sammanbindningsbana, landsvägstrafiken då måste bortflyttas från densamma. Den beräknade tågtätheten på en eventuell sammanbindningsbana är nämligen alltför stor för att medgiva brons användning gemensamt för järnvägs- och landsvägstrafik. Dessutom, utan att våga ingå på några bedömanden av denna trafikstorlek och betydelse, vill det även

synas styrelsen, som skulle ett sådant återflyttande av landsvägstrafiken till en, sannolikt väl då också nyskapad och förbättrad färjeled över gränsfjorden, kunna ske utan större olägenhet. En järnväg, som bör kunna tillgodose det mesta av de mera lokala trafikbehoven i berörda orter, kommer ju samtidigt till stånd, och för den mera långväga landsvägstrafiken lär väl då också finnas god landsväg på östra sidan om gränsfjorden.

Den av motionärerna uppgivna ungefärliga kostnaden för en stenbro över Svinesund utförd i läge, av mått och av konstruktion, som kan godkännas också för järnvägsbehov, äro hämtade ur mellanriksbanekommisionens utredningar och förslag. En revidering av dessa har här verkställts, varvid befunnits, att anläggningssumman bör höjas från den av motionärerna uppgivna till 2 500 000 kronor. Det må dock anmärkas, att i nämnda kostnad icke inkluderas landsvägarnas å omse sidor av Svinesund framförande till brofästena och ej heller brons förseende med farbana för landsvägstrafik. Dessa kostnader är styrelsen ej i tillfälle att nu kunna beräkna och meddela, men torde de ej vara väsentliga i jämförelse med det stora kostnadsbeloppet för själva bron och lära alltså ej heller behöva anses tillmätas någon större betydelse för det bedömande av frågan i stort, varom väl nu endast kan vara fråga.

Till slut får styrelsen framhålla, att vid eventuella förhandlingar angående brons utförande till en början för landsvägsändamål och som arbetshjälpsobjekt det torde böra bestämmas, med vilka anparter Sveriges och Norges statsbanor skola på vederbörliga håll medels järnvägsbyggnadsanslag tillösa sig broanläggningen, för den händelse svenska och norska staterna en gång komma att ena sig om mellanriksbanans utförande och bron ifråga då tages i anspråk för järnvägsändamål.

Utskottet behjärtar visserligen vad som motionsvis anförts om det svåra läget i de bohuslänska stenhuggeridistrikten, men vill erinra om de vittomfattande hjälpåtgärder, som med tanke härfpå redan vidtagits, däribland — förutom statsbeställningarna av sten — ett igångsättande av ett större farledsföretag, den s. k. Sotenkanalen, vilken beräknats draga en total anläggningskostnad av cirka 3·7 miljoner kronor.

De svenska och norska statsbanenärens sammanknytning över riksgränsen vid norra Bohuslän — vari ifrågavarande brobyggnad över Svinesund ingår som ett viktigt led — har till övervägande grad betraktats som ett norskt intresse och, enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, synes frågan för närvarande varken inom de svenska eller norska statsbaneförvaltningarna betraktas som aktuell.

Starka tvivel måste också hysas, huruvida någon mot kostnaderna rimligen svarande lättnad i arbetslösheten kan vinnas med denna kapitalkrävande och tekniskt vidlyftiga broanläggning. På grund av sjötrafiken genom Svinesund in till Idefjorden och Halden måste bron anläggas på segelfri höjd. Enligt vad mellanriksbanekommisionen förutsatt, skulle en mindre höjd än 50 meter ej kunna förekomma. Byggd av sten med 8 fasta spann, varav 5 å 24, 2 å 33 och ett å 100 meter, har bron beräknats kosta cirka 2·5 miljoner kronor.

Då alltså någon järnvägsbro över Svinesund ej för närvarande är behövlig och ej heller landsvägstrafiken synes motivera igångsättande av ett så stort och dyrbart broföretag, får utskottet avstyrka motionerna.

Utskottet hemställer alltså,

att de av herrar Sundberg m. fl. och Brännberg m. fl. väckta motionerna I: 41 och II: 78 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 11 mars 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 35.

Reservation

av herrar *Widell, Johansson* i Fredrikslund, *Wallis, Bergström, Anderson* i Råstock, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Höör, *Norsell* och *Andersson* i Prästbol, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Ifrågavarande broförbindelses betydelse för samfärdseln med Norge har redan tidigare klarlagts av mellanriksbanekommissionen. I kommissionens år 1923 avgivna betänkande framhölls Bohusläns avsides och partiellt isolerade läge; den högst olikartade utvecklingen av näringslivet i provinserna på ömse sidor av riksgränsen gäve ock betingelser till livligt ekonomiskt utbyte, blott kommunikationerna kunde ordnas. Dessa synpunkter framfördes visserligen närmast med tanke på en ny mellanriksbana, men lära också i alltjämt växande grad hava avseende på landsvägskommunikationerna. Ett ersättande av den nuvarande otidsenliga färjförbindelsen vid Svinesund med en landsvägsbro vore tvivelsutan av betydelse för utvecklingen av vårt vägnät mot Norge. Vid bedömandet av kostnaderna för broanläggningen bör uppmärksammas, att en väsentlig del av dessa skulle falla på de norska intressenterna.

I likhet med motionärerna har utskottet alltså funnit förevarande samfärdselspörsmål förtjänt av närmare utredning, och utskottet tillstyrker att framställning härom göres hos Kungl. Maj:t. Utförd av sten synes brobyggnaden erbjuda lämpliga arbetstillfällen för en del stenhuggare, som tidigare haft sysselsättning i de närbelägna stenbrotten, men som nu stå utan arbete. Såsom känt är och jämväl i motionerna framhållits, är arbetslösheten synnerligen svårartad bland dessa arbetare. Av vikt är därför att utredningarna om brobyggnaden påskyndas.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av de av herrar Sundberg m. fl. och Brännberg m. fl. väckta motionerna I: 41 och II: 78, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande möjligheterna för en anläggning under samverkan med vederbörande norska myndigheter av en landsvägsbro av sten över Svinesund.»