Nr 64.

Av herr **Nilsson, Theodor,** och herr **Hansson, Sigfrid,** *angående elektrifiering av järnvägslinjen Göteborg—Strömstad.*

Som ett led i den fortgående elektrifieringen av statens järnvägar har viss del av Bohusbanan, nämligen linjen Göteborg—Uddevalla, blivit föremål för järnvägsstyrelsens ingående studium. Rörande undersökningen av nämnda del av Bohusbanan yttrar järnvägsstyrelsen i sin framställning till Kungl. Maj:t den 27 september 1935 angående anslag för nya byggnader och anläggningar beträffande elektrifiering bland annat följande.

»Med hänsyn till möjligheterna att inom relativt kort tid samtliga övriga till Göteborgs central inlöpande järnvägslinjer kunna bliva elektrifierade, träder nämligen nämnda sträcka som elektrifieringsobjekt fram i första linjen.

Utredningen har dels visat, att elektrifieringen ifråga skulle medföra mycket betydande driftstekniska fördelar, dels givit vid handen, att även de indirekta vinsterna skulle bli relativt mycket stora. Visserligen är persontrafiken *per år räknat* icke särdeles stor. Omständigheten att densamma till alldeles övervägande del faller på sommarmånaderna och är hänförlig till kategorien nöjesresor gör emellertid en stark inverkan av driftsförhållandena sannolik, och trafikökningen kan därför likväl bliva betydande.

Erinras må, att man i detta fall har att räkna med icke blott helt ny trafik, om också denna torde spela den största rollen, utan också med den vidgning av trafikområdet för järnvägen, som följer med en förkortad resetid och ökad bekvämlighet för de resande. Vidare må framhållas Bohusbanans stora betydelse för samfärdseln i dess helhet inom landskapet. Trafikrörelsen riktar sig huvudsakligen till och från länets residensstad, Göteborg. Avståndet dit från banans norra ändpunkt, Strömstad, är ej mindre än 180.5 km. Resetiden mellan landskapets övre del och dess huvudort Göteborg blir också, bland annat på grund av det stora antalet driftplatser, där tågen stoppa, samt genom nödvändiga uppehåll för kol- och vattentagning anmärkningsvärt lång med nuvarande tågplan i dess beroende av ångdrift. Framställningar från allmänheten hava därför ofta gjorts, att vissa tåg till och från Strömstad skulle läggas att passera en del stationer och hållplatser, åtminstone i närheten av Göteborg, i avsikt att härigenom erhålla en kortare resetid. En sådan anordning har emellertid icke kunnat genomföras, emedan det i så fall varit nödvändigt insätta ett antal nya tåg för lokaltrafiken på viss sträcka norr om Göteborg, vilket med hänsyn till de stora kostnaderna vid ångdrift icke ansetts kunna väl försvaras. Nämnda önskemål angående förkortad resetid gäller givetvis icke enbart Strömstad utan även vissa andra

jämförelsevis betydande orter, särskilt i kustbygden, vilken bygd tack vare ett rätt väl utgrenat billinjesystem — såväl statens järnvägars egna billinjer (samt båtlinjer) som ock privata billinjer, med vilka statens järnvägar upprätthålla samarbete — har goda förbindelser till och från Bohusbanan. Under sommaren framgå visserligen redan nu vissa tåg direkt, med uppehåll endast vid några få mellanstationer, men dessa äro huvudsakligen avsedda att tillgodose sommargästtrafiken och gynna icke särskilt trafikbehovet för den inom landskapet året om bosatta befolkningen.

Vid en elektrifiering torde det däremot vara både driftstekniskt och med tanke på här ovan omnämnd trafikstegring ekonomiskt möjligt att uppbygga en tågplan, som skulle tillgodose landskapets trafikbehov avgjort bättre än den nuvarande med ångdrift. Lokaltrafiken skulle kunna mer än för närvarande skiljas från fjärrtrafiken och de mera långgående tågen således framföras mera direkt och även därigenom på kortare tid.»

Emellertid har slutresultatet av den verkställda utredningen angående nämnda bandels elektrifiering blivit från affärsekonomisk synpunkt starkt negativ, av vilken anledning järnvägsstyrelsen inskränkt sig till att för Kungl. Maj:t anmäla bland andra ovannämnda linje. Rörande frågan om investering av kapital för elektrifiering å linjer, som icke äro företagsekonomiskt försvarbara, yttrar i förberörda skrivelse järnvägsstyrelsen bland annat följande:

»En eventuell fortsättning måste alltså motiveras med hänsyn till de indirekta fördelarna, särskilt de samhällsekonomiska vinster, vilka tillfalla befolkning och näringsliv inom berörda bandelars trafikområden, och dess utförande följaktligen bli beroende av, huruvida statsmakterna äro villiga att för ändamålet tillhandahålla medel, vilkas investering icke ökar statens järnvägars räntepliktiga kapital.»

Sedan länge har den i Bohuslän dominerande stenindustrien varit lamslagen, och därigenom har särskilt den del av länet i vilken denna industri förekommit råkat i stora ekonomiska svårigheter, alltså befolkningen mellan Gullmarsfjorden i söder och Idefjorden i norr. På grund av dessa beklagliga förhållanden ha under senare tid ingående utredningar företagits för att åt Bohusläns befolkning skapa försörjningsmöjligheter. Därvid ha, inte minst på grund av länsstyrelsens intresse för saken, blickarna riktats på turisttrafiken och den s. k. badortsrörelsen. Det är särskilt norra hälften av Bohuslän, som är i behov av utvidgad rörelse på nämnda områden i stället för de uteblivna inkomsterna från stenindustrien. Alla förutsättningar torde också, enligt vad sakkunniga på området förklara, finnas för en vinstgivande badortsrörelse i mellersta och norra Bohuslän, *därest hela Bohusbanan elektrifierades*, alltså linjen Göteborg—Strömstad. Det ligger också nära till hands att antaga, att även nya industrier lättare kunde tillföras länets norra del, som lider hårdast av den ekonomiska misären, om man vore viss om att hela Bohusbanan inom en icke allt för långt avlägsen framtid bleve elektrifierad. Vi förmena att vad statsmakterna i så fall måste offra för denna linjes elektrifiering komme en nödställd landsdel till hjälp och att detta ekono-

miska offer säkerligen för framtiden kommer att minska de utgifter, som oundgängligen ändå av statsmakterna måste göras för att uppehålla befolkningen i Bohusläns stenindustriområden. Det synes oss sålunda vara samhällsekonomiskt försvarbart att riksdagen beslutar Bohusbanans elektrifiering mellan Göteborg och Strömstad, vilket arbete antages draga en kostnad av omkring 11,300,000 kronor. Ett beslut i denna riktning skulle även giva befolkningen, särskit i norra Bohuslän, hopp för framtiden. Efter fem års tid av omfattande arbetslöshet, med dess djupgående verkningar på skilda områden, börjar nämligen bland det hårt prövade folket hoppet om framtiden att svikta, till stort men för näringsliv och företagsamhet. Elektrifiering av nämnda järnvägslinje skulle även bereda tillfälligt arbete för ett icke obetydligt antal arbetslösa stenhuggare samt giva möjlighet till fortsatt arbete för järnvägsstyrelsens vid elektrifiering mycket skickliga arbetarstam.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta elektrifiering av järnvägslinjen Göteborg—Strömstad och att för arbetets påbörjande av lånemedel anvisa 5,000,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1936.

Th. Nilsson. *Sigfrid Hansson.*