

Nr 214.

Av herr **Lindhagen**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla.

Med anledning av proposition nr 103 får jag, såvitt rör Bohusbanans betydelse och bland annat dess elektrifiering, anföra följande.

Bohusbanan byggdes uttryckligen såsom början till en internationell eller mellanriksbana. Dess elektrifiering, varom av mig petitionsvis och sedan jämte andra påkallats även i riksdagen, har betydelse, såsom jämväl åberopats, för att likaledes skapa arbete samt livligare samfärdsel och därav föranledd upp-ryckning för Bohusläns nödlidande befolkning särskilt i mellersta och framför allt i norra Bohuslän. Denna nödhjälp är fortfarande särdeles trängande.

En för närmaste åren ännu kraftigare nödhjälp vore då att fortsätta med den internationella och även för norra Bohuslän såsom lokalbana genom banans terrassering fram till Svinesund såsom förberedelse även till banans elektrifiering ända dit och därmed påskynda dess från början avsedda sammanknytning mellan de svenska och norska statsbanenäten på denna punkt.

Med åberopande av mina tidigare interpellationsvis och motionsvis framförda framställningar i detta ämne (interpellation 1934; motioner I: 22 år 1935 och I: 9 år 1936; petitioner till Konungen, bland andra en ingiven den 22 oktober 1935 om Bohusbanans terrassering från Skee till Svinesund och elektrifiering till en början åtminstone från Göteborg till Uddevalla samt påskyndande av landsvägsbron över Svinesund) hemställes,

att riksdagen ville

1:o anslå medel till eller åtminstone begära skyndsamt förslag från Kungl. Maj:t till den internationella Bohusbanans terrassering från Skee station till Svinesund;

2:o anslå medel till nämnda banas elektrifiering från Göteborg till Skee station;

3:o anslå medel till elektrifiering i detta sammanhang även av bibanan Skee—Strömstad.

Stockholm den 25 februari 1937.

Carl Lindhagen.