

Nr B 198

Av herr **Rubbestad m. fl.**, *angående åtgärder för ändring av sträckan å järnvägen Uddevalla—Billingsfors.*

1943 års järnvägskommitté, den s. k. smalspårsutredningen, har den 29 mars 1958 till Kungl. Maj:t avgivit sitt betänkande angående Lelångensbanans framtid och därvid sammanfattningsvis uttalat:

»att trafikunderlaget för järnvägen Uddevalla—Bengtsfors är alltför ringa att under några nu förutsebara förhållanden motivera utbyggnad till normalspår av någon sträcka å densamma,

att saklig grund icke föreligger att längre driva bandelen Bäckefors—Bengtsfors V.,

att spåret på sistnämnda sträcka sålunda bör upprivas så snart Kungl. Maj:ts tillstånd härtill erhållits,

att järnvägsdriften på sträckan Uddevalla—Bäckefors förutsättes upp-
rätthållas endast tills vidare.»

Det är med verklig bestörtning och sorg som folket i de av järnvägen berörda delarna av Dalsland mottager detta budskap. Man hade i det längsta hoppats att utredningen skulle ha beaktat de tungt vägande synpunkter och önskemål, som genom en mängd uppvaktningar och överläggningar under de senaste 10 åren framförts till kommittén från representanter för en enhällig befolkning.

För något mer än sextio år sedan lyckades folket i denna då mycket fattiga bygd genom stora uppoffringar få till stånd denna järnväg, som sedan har varit och alltjämt är av så stor ekonomisk betydelse för hela västra Dalsland. Ett nedläggande av denna järnväg skulle därför för den berörda bygden innebära ett mycket hårt slag.

Det är väl troligt att järnvägen i dess nuvarande skick icke varit räntabel utan t. o. m. åsamkat SJ viss förlust. Men en mycket viktig orsak härtill är utan tvekan det förhållandet att järnvägen icke är normalspårig. En smalspårig järnväg, ensam befintlig bland ett nät av normalspåriga järnvägar, har alltid svårigheter att klara sig i konkurrensen, bl. a. genom de mycket fördyrande omlastningarna. Ortsbefolkningen har länge varit på det klara med detta. Redan den 15 juni 1945 gjordes framställning till chefen för kommunikationsdepartementet med yrkande att frågan om ombyggnad av järnvägen snarast måtte utredas. Såsom framgår av kommitténs betänkande har detta varit ett genomgående tema vid alla de diskussioner

och möten som kommittén haft med bygdens befolkning. Sålunda framhålls bl. a. att kommittén vid resa i Dalsland den 24 juli 1951 gjorde uppehåll i Färgelanda för sammanträde, vid vilket landshövding Arvid Richert var ordförande, för att representanter för hela trafikområdet skulle få komma till tals med kommittén. »Efter landshövdingens välkomsthälsning gjordes uppmärksammade inlägg av ett flertal representanter för industrier, näringsorganisationer och kommuner. Alla hävdade behovet av ombyggnad till normalspår. Nedläggning av banan kunde ej komma i fråga. Det skulle enligt samstämmig uppfattning betyda stopp i utvecklingen för dessa bygder.» Vid ett opinionsmöte i Färgelanda den 11 april 1953 angående banans framtid under ordförandeskap av landshövding Richert och i närvaro av landshövding Per Nyström och i övrigt av en mängd kommunal- och industrirepresentanter gjordes samma uttalande som 1951.

I skrivelse den 19 maj 1953 till kommittén anförde riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap bl. a.:

»Lelångenbanan utgör över huvud taget under krigsförhållanden en stor tillgång, vars värde dock kommer till sin fulla rätt först sedan banan breddats till normalspårvidd. Härvid hör *hela* bansträckan Uddevalla—Billingsfors breddas, varigenom dels framför allt ernås en vid sidan av den s. k. Bergslagsbanan genomgående normalspårförbindelse från Uddevalla och de viktiga hamnar och lossningsplatser som är längre norrut i Bohuslän, till landets centrala delar, men dels erhålles även möjlighet att på två vägar, via Bäcke-fors respektive via Billingsfors från Lelångenbanan, nå direkt förbindelse med det viktiga Väner-området. En genomgående, med Bergslagsbanan parallell förbindelse enligt ovan med direkt anknytning jämväl söderut till Göteborg bör även *ur rena fredssynpunkter vara av utomordentligt stor betydelse med hänsyn till föreliggande risker för avbrott å Bergslagsbanan genom ras i Göta-älv-dalen.*»

I betänkandet redovisas även uttalanden i ärendet från länsstyrelserna i Älvsborgs län samt Göteborgs och Bohus län.

Den förstnämnda länsstyrelsen förordade i skrivelse den 2 april 1954 att utbyggnad till normalspår borde snarast komma till stånd av sträckan Uddevalla—Billingsfors och åberopade härför dels från kommunerna inkomna yttranden och dels strategiska skäl. Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län förordade i skrivelse den 23 december 1954 likaledes utbyggnad till normalspår av sträckan Uddevalla—Billingsfors och åberopade härför dels från Uddevalla stad och Munkedals AB inkomna yttranden, dels strategiska skäl.

Genom en breddning av sträckan Uddevalla—Billingsfors skulle uppstå en mycket viktig normalspårsled genom västra Värmland och hela Dalsland, från Arvika i norr till Uddevalla i söder. I dessa trakter har man mycket stora skogsområden och betydande massaindustrier, som kunde få sina produkter utskeppade direkt från Uddevalla. Till denna utskeppnings-

hamn är avståndet från Billingsfors omkring 80 km under det att avståndet från nämnda plats och till Göteborg är dubbelt så långt eller 160 km.

I Dalsland finnes många och svårlösta problem har arbetsmarknadsstyrelsen konstaterat. Jordbruk efter jordbruk blir mindre och mindre bärkraftiga. Ungdomarna kan inte beredas arbete hemma utan tvingas söka sig andra utkomstmöjligheter. Många jordbruk måste överges av sina brukare, och folkmängden minskar svårt i en del bygder.

Industri finns, men utvecklingsmöjligheterna är mindre goda på grund av mycket svaga kommunikationsmöjligheter. Den har ingen möjlighet att suga upp arbetskraften utan denna tvingas bort från landskapet. En breddning av järnvägen skulle säkerligen innebära en betydande förbättring, och dalsländsk arbetskraft skulle kunna erbjudas arbetstillfällen. Många industrier skulle kunna erhålla bättre kommunikationsmöjligheter och billigare fraktkostnader.

Redan nu är det en viss arbetslöshet inom landskapet, och vissa industrier har varslat om ytterligare inskränkningar, och inom skogsbruket, som betyder rätt mycket inom Dalsland, har det bebådats minskade arbetstillfällen.

Visserligen kan man förstå järnvägskommitténs synpunkter då det gäller att tillvarata SJ:s ekonomiska intressen. Men så långt får det ändå inte gå att avlägsna bygders berättigade intressen helt sättes åsido för att bereda bättre lottade bygder större fördelar. Härvid bör samhället tillse att en viss utjämning, om så erfordras, kommer till stånd.

Kommittén har beräknat att kostnaderna för breddningen å sträckan Uddevalla—Billingsfors samt ändrad sträckning från anhalten Kopperöd å Lelångenbanan till Kuröd vid Herrljungabanan skulle belöpa sig till 18 miljoner kronor efter 1957 års priser. Om man härigenom skulle kunna skapa bättre möjligheter för järnvägens bärighet, vilket är vår fasta förvissning, samt trygga goda kommunikationer för en avlägsen bygd, finner vi detta belopp vara väl använda pengar, särskilt när man beaktar att riksdagen i våras anslog 200 miljoner kronor till stöd åt SJ.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte

dels uttala att den icke kan biträda järnvägskommitténs förslag att driften å Lelångenbanan inskränkes eller helt inställes,

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att åtgärder snarast vidtages för möjliggörande av breddning och ändring av sträckan Uddevalla—Billingsfors enligt uppgjort förslag, samt för riksdagen snarast möjligt framlägga förslag härom.

Stockholm den 3 juli 1958

Axel Rubbestad

Ernst V. Staxäng

Henry Brandt

Fritz Börjesson

i Sätilla