

## Nr 317.

Av herr **Andersson, Nils, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Uppsala—Gävle.

I proposition nr 199 har Kungl. Maj:t närmare utformat redan i statsverkspropositionen framlagt förslag om fortsatt elektrifiering av statsbanorna för en då angiven kostnad av 15,000,000 kronor.

Av de elektrifieringsprojekt, som järnvägsstyrelsen utarbetat, har Kungl. Maj:t upptagit följande:

Laxå—Charlottenberg,

Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer,

Uppsala—Gävle,

Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund.

Däremot har Kungl. Maj:t icke ansett följande av järnvägsstyrelsen jämväl anbefallda linjer i detta sammanhang böra upptagas:

Östersund—Storlien,

Ånge—Sundsvall.

Alla de förstnämnda linjerna böra, uttalar departementschefen, efter hand bli elektrifierade, sedan riksdagen i princip tagit ståndpunkt till hela elektrifieringsprogrammet sådant det framlagts i propositionen.

Den av departementschefen uttalade förhoppningen, att riksdagen måtte besluta att i princip ge sin anslutning till detta elektrifieringsprogram må på det livligaste understrykas.

Vidkommande ordningen mellan de olika linjerna föreslår Kungl. Maj:t — med frågående av järnvägsstyrelsens mening — att Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle skola elektrifieras först, och anslagsäskandet för nästa budgetår begränsas till att avse, vad som erfordras för dessa linjer, medan det skulle anstå med påbörjandet av arbetena å linjerna Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund.

Det är dels räntabilitets- och finansieringssynpunkterna, som anses tala till förmån för företrädet för de mellansvenska linjerna, och dels att arbetena på dessa linjer kunna igångsättas så snart medel för ändamålet bli tillgängliga, vilket icke anses vara fallet beträffande de norrländska linjerna.

Det vare oss fjärran att vilja bestrida vikten av räntabilitets- och finansieringssynpunkterna, men vi tillåta oss dock att understryka de av järnvägsstyrelsen anförda, mycket starkt vägande trafikantsynpunkterna, vilka även enligt departementschefens mening tala för en snabbare elektrifiering av de norrländska linjerna.

Beträffande de olika företagens inbördes betydelse för statens järnvägar och dess trafikanter har järnvägsstyrelsen framhållit, att *en fortsatt elektrifiering i Norrland till Långsele och Östersund måste vara av större betydelse från trafikantsynpunkt än en elektrifiering av övriga ifrågakvarande linjer, enär de vinster i befordringstider m. m., som den elektriska driftsformen vid de norrländska linjerna medför, komma de stora bortom Långsele och Östersund liggande landsdelarna till godo på ett helt annat sätt än som gäller för de andra linjerna.*

Vad järnvägsstyrelsen här anfört måste tillmätas stort värde, och vi vilja därutöver kraftigt understryka den stora betydelsen av snabbare befordringsmöjligheter med hänsyn till den växande turisttrafiken på Jämtland och övriga platser i Norrland. Med genomförd elektrifiering till Östersund kommer restiden från Stockholm till de populära turistorterna i Jämtland att förkortas högst betydligt, och detta skall utan tvivel bidra till att stimulera resandefrekvensen, alltså medföra ökade trafikinkomster för statens järnvägar.

Det må ock vara tillåtet att framhålla, att med elektrifieringens utsträckande till Långsele torde de krav, som gång efter annan framkomma om flygtrafik till Långsele — för tillgodoseende av önskemål om snabbare befordringsmöjligheter för övre Norrland — väsentligen förlora sin styrka, vilket ur statens järnvägars synpunkt måste tillmätas ett visst värde.

Vad sålunda anförts talar enligt vår mening mycket starkt till förmån för att elektrifieringen av norrlandslinjerna igångsättes utan dröjsmål eller med andra ord att anslag lämnas redan för nästkommande budgetår åtminstone *för påbörjande av dessa elektrifieringsarbeten eller deras förberedelse.* Departementschefen har visserligen framhållit, att dessa arbeten icke skulle kunna igångsättas förrän 1935 och icke kunna ges full omfattning förrän 1936, varigenom ett syfte med elektrifieringsarbetena — att de skola motverka arbetslösheten — icke skulle vinnas, men det torde i verkligheten icke möta svårigheter att ännu innan arbetet med den beslutade elektrifieringen till Ånge hunnit slutföras igångsätta en hel del arbeten för den fortsatta elektrifieringen norr om Ånge.

Departementschefens uttalande om fördelen av att mer eller mindre isolerade ångtrafiksträckor inlänkas i det elektriska systemet är givetvis riktigt. Det synes dock äga mindre tillämpning på linjen Uppsala—Gävle än de övriga mellansvenska linjerna, enär Uppsala—Gävle anknyter till Ostkustbanan, vilken i sin helhet är ångdriven. Det synes vara väl motiverat att åtminstone en del av anslaget för nästa budgetår reserveras för elektrifieringsarbetenas påbörjande norr om Ånge, och då de skäl, som här ovan berörts, om inlänknigen av mera isolerade ångdriftssträckor i det elektriska driftssystemet, icke kan anses gälla i samma utsträckning för Uppsala—Gävle som för de övriga mellansvenska linjerna, tillåta vi oss föreslå en sådan fördelning av anslaget för nästa budgetår, att den del, som enligt Kungl. Maj:t skulle gå till Uppsala—Gävle, får gå till Norrland, varigenom elektrifieringsarbetet norr om Ånge också må kunna taga sin början mera omedelbart.

Det arbete, som sålunda skulle kunna utföras i Norrland under kommande budgetår, torde emellertid böra förläggas med utgångspunkt från Bräcke, mot Långsele eller mot Östersund eller åt båda hållen, och detta av den anledningen, att under tiden en utredning bör företagas, huruvida icke i samband med elektrifieringen en ny, kortare banlinje bör dragas mellan Alby och Bräcke för undvikande av de för genomgångstrafiken till Jämtland och övre Norrland lätt påvisbara olägenheter, som äro förknippade med Ånge station. Vi önska i varje fall begagna detta tillfälle att föra denna angelägenhet på tal.

Ånge stations bangård är trång och har dåliga lutningsförhållanden, varför den måst anordnas som s. k. säckstation. Det innebär, att den är ganska oläglig för rangering av tågen, och en icke oväsentlig tidspillan samt obehag för den resande allmänheten vållas genom de otillfredsställande förhållandena. Tidigare utgjorde Bräcke station, som har ett vida gynnsammare läge, den egentliga knutpunkten, medan Ånge stations huvudsakliga uppgift var att avdela trafiken till Sundsvall. Efter Ostkustbanans tillkomst är denna trafik betydligt minskad medan den trafik, som naturligen avdelas i Bräcke — till Östersund—Storlien — är i ständigt växande. Den koncentrerings, som skett från Bräcke till Ånge, förefaller därför egendomlig, och med de olägenheter, som faktiskt vidlåda Ånge som s. k. storstation, synes det vara anledning att företaga ovan berörda utredning innan Ånge station också inrättas som en huvudstation för den elektrifierade linjen. Som närmare framgår av handlingar, vilka skola tillställas statsutskottet, ligger Ånge station ovanligt lågt. Stigningen till Bräcke är mycket krävande, och det är förenat med icke ringa kostnader att som nu sker föra dupliceringståg dagligen mellan Ånge och Bräcke, vilket nödvändiggöres av att Ånge fått övertaga rollen som fördelningsstation från Bräcke, där betingelserna därför synas vara vida bättre.

Utan att närmare ingå på denna sak vilja vi alltså i detta sammanhang framföra frågan om en ny banlinje för genomgångstrafiken, varigenom skulle vinnas en förkortning av sträckan mellan Alby och Bräcke med 8 à 10 km., en minskning i nivåskillnaden med cirka 50 meter och en förkortad restid om cirka 30 minuter. De långa tåguppehållen i Ånge äro nämligen en följd av att samtliga tåg måste omväxlas och utgå åt samma håll, varifrån de inkommit. Med den nya banlinjen skulle genomgångstrafiken ledas vid sidan om Ånge. Följden bleve att Bräcke station återfinge sin förutvarande betydelse, dock utan att Ånge station behövde ödeläggas.

Den invändningen kan givetvis resas, att genom byggandet av en helt ny bansträcka om halvannan mil priset bleve för högt för de fördelar, som därmed skulle vinnas, men då olägenheterna som ovan sagts icke äro obetydliga torde tanken på denna banrätning dock böra prövas och en utredning i saken åstadkommas.

Det bör dock vara angeläget att den påkallade utredningen verkställas med största möjliga skyndsamhet, så att elektrifieringsarbetet kring Ånge icke behöver avstanna i avbidan på beslut i fråga om bansträckningen och

därav föranleda ändrade dispositioner. Men då det redan beslutade elektrifieringsarbetet icke beräknas nå fram till Ånge förrän 1936 lär ett avgörande gott hinna träffas i denna fråga innan en sådan situation skulle uppstå.

Med stöd av vad här ovan anförts hemställes,

1) att riksdagen med bifall i övrigt till Kungl. Maj:ts proposition nr 199 måtte i stället för till banlinjen Uppsala—Gävle till påbörjande av elektrifiering av banlinjerna Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 3,000,000 kronor;

2) att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av frågan om en ny sträckning av norra stambanan mellan Alby och Bräcke.

Stockholm den 12 mars 1934.

<i>Nils Andersson.</i>	<i>L. Tjällgren.</i>	<i>C. I. Asplund.</i>
<i>A. O. Frändén.</i>	<i>Carl Lindmark.</i>	<i>J. M. Bäckström.</i>
<i>Karl A. Johansson.</i>	<i>Sam Larsson.</i>	<i>Nils Gabrielsson.</i>
<i>Evert Jonsson.</i>	<i>P. Sandström.</i>	

---