

Nr 421.

Av herr **Karlsson i Munkedal m. fl.**, i anledning av **Kungl. Maj:ts proposition, nr 103, angående elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla.**

I Kungl. Maj:ts proposition nr 103 angående elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla hemställas att riksdagen måtte av lånemedel för budgetåret 1937/1938 anvisa ett belopp av 12 miljoner kronor.

Vad avser Bohusbanan skall sålunda enligt den kungl. propositionen endast delen Göteborg—Uddevalla elektrifieras. För detta Kungl. Maj:ts förslag ha av järnvägsstyrelsen verkställda tekniska och ekonomiska utredningar legat till grund, vilka utredningar visa att elektrifiering av bandelen Göteborg—Uddevalla är ekonomiskt försvarbar, enär en inkomstökning av endast 3 procent kompenserar den för elektrifieringen nödiga utgiftsökningen. Av hittills vunna erfarenheter om det driftekonomiska resultatet av statens järnvägars elektrifiering lärers kunna dragas den slutsatsen, att en inkomstökning av 3 % efter elektrifiering av bandelen Uddevalla—Göteborg utan svårighet kan erhållas. Däremot beräknas det att en inkomstökning av 20 % å bandelen Uddevalla—Strömstad skall vara behöflig som compensation för utgiftsökning vid elektrifiering av denna bandel. Driftsekoniskt sett lärers det vara problematiskt om denna inkomstökning — åtminstone under de första åren — kan erhållas vid elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad. Emellertid synes icke järnvägsstyrelsen vara främmande för att icke också andra synpunkter än sådana av teknisk och ekonomisk art böra inverka vid bedömandet huruvida en viss bandel skall elektrifieras. Sålunda anför järnvägsstyrelsen i berörda skrivelse bl. a.: »Helt allmänt gäller, att övergången till elektrisk drift medför en väsentlig höjning av transportprestationernas kvalitet och därmed av trafikrörelsens samhällsekonomiska effekt. Denna förbättring av transportprestationernas kvalitet kommer i första hand trafikanterna till godo, då dessa utan ökad kostnad erhålla snabbare och behagligare resor samt kortare transporttid för varorna. Från allmänt samhällelig synpunkt sett äro måhända dessa indirekta vinster av ännu större värde än förändringarna i materialkonsumtion och personalbehov. Det torde emellertid vara fåfängt söka få fram något mätetal å berörda vinster eller överhuvud behandla desamma annat än resonemangsvis.» I fråga om elektrifiering av Bohusbanan synes det oss att de samhällsekonomiska synpunkterna böra tillmätas avgörande betydelse. Vid 1936 års riksdag väcktes i båda kamrarna motioner om elektrifiering av järnvägslinjen Göteborg—Strömstad. Vi citera vad som anfördes i de likalydande motionerna I: 64 och II: 208.

»Sedan länge har den i Bohuslän dominerande stenindustrin varit lamsla-

gen, 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 ekonomiska offer säkerligen för framtiden komme 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. Ett beslut i denna riktning skulle även giva befolkningen, särskilt 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 järnvägslinjer 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.»

Vad som sålunda anfördes år 1936 äger fortfarande, och det med ännu större skärpa, full giltighet.

Den säsongsmässiga stegring i trafiken, som järnvägsstyrelsen konstaterat och departementschefen i berörda proposition anført som ett skäl för elektrifiering av bandelen Göteborg—Uddevalla, härleder sig från den badortsrörelse, av vilken befolkningen norr om Gullmarsfjorden är ännu mera beroende än befolkningen söder om Uddevalla. Såväl järnvägsstyrelsen som departementschefen har dragit den säkerligen fullt riktiga slutsatsen att en elektrifiering av förevarande bansträcka kan beräknas komma att inom relativt kort tid vidga räjongen för de mera regelbundna, ständigt ökade sommarresorna, vilka för närvarande äro mest inriktade på sträckan fram till Stenungsund, beläget 48 kilometer från Göteborg, men som redan nu visa bestämd tendens att utsträckas även till orter norr därom.

För oss synes det klart, att vid elektrifiering av endast Bohusbanans södra del får befolkningen i mellersta och norra Bohuslän inte någon egentlig för-

del av den ökade badortsrörelse, som med all sannolikhet följer av elektrifierad järnvägsdrift med dess många fördelar i form av bl. a. täta tågurer samt snabba och bekväma resor. Härvidlag understryka vi endast vad som anfördes i förut citerade motion, nämligen att det är befolkningen i mellersta och norra Bohuslän, som framför allt behöver ökade möjligheter till utkomst. Elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad berör ingalunda ett litet och obetydligt område. Betydelsen av det område, som mer eller mindre är beroende av järnvägslinjen mellan Uddevalla och Strömstad, torde bäst belysas av följande siffror sammanställda efter uppgifter i årsbok för Sveriges Kommuner 1936.

	Antal	Befolkning	Fastighets taxeringsvärde, kr.	Åkerareal, hektar
Städer.....	2	9,000	28,106,000	—
Köpingar.....	1	857	1,616,900	55
Landskommuner.	29	62,024	94,784,300	43,631
Summa	32	71,881	124,507,409	43,686

I denna sammanställning äro icke Bäve kommun intill Uddevalla eller kommunerna Högås, Bokenäs och Dragsmark ute på Bokenäset medtagna när deras beroende av ifrågavarande järnvägslinje är obetydligt.

Som jämförelse kan nämnas att i hela länet utom Göteborg finnes det 6 städer och 1 köping samt 86 landskommuner och att landskapets befolkning vid 1936 års ingång uppgick till 162,675 personer och att det sammanlagda fastighetstaxeringsvärdet 1935 var 1,837,205,000.

Det är sålunda en mycket betydande del av landskapet som Bohusbanans del mellan Uddevalla och Strömstad har att betjäna. Oss förefaller som det ur såväl anläggningsekonomisk synpunkt som med hänsyn till olägenheterna med blandad elektrisk- och ångdrift på en linje, som i sin helhet är relativt kort eller endast 179 km, vore lämpligt att sagda linje elektrifieras i ett sammanhang. Inte heller synes det oss, vid elektrifiering av hela Bohusbanan, vara fråga om utgifter av den storleksordning att riksdagen av den anledningen skulle vägra utföra berörda arbete, i all synnerhet som det här gäller en landsända, vilken i betydande utsträckning har att lita till statsmakternas stöd för att övervinna en långvarig och djupgående ekonomisk kris. Visserligen har järnvägsstyrelsen beräknat, att vid elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad kräves en kapitalinvestering av 5,800,000 kronor och med en brist i beräntningen av 95,000 kronor, men trots detta hysa vi den meningen, att såväl med hänsyn till järnvägens egen drift som ock med hänsyn till förhållandena i Bohuslän det är fullt motiverat att hela Bohusbanan elektrifieras i ett sammanhang, och på grund därav hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta höja i Kungl. Maj:ts proposition nr 103 begärda anslag till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—

Motioner i Andra kammaren, Nr 421.

Uddevalla från 12,000,000 kronor till 13,500,000 kronor för påbörjande av elektrifiering även av bandelen Uddevalla—Strömstad.

Stockholm den 17 februari 1937.

Gustaf Karlsson.

J. W. Mårtensson.

Erik Johansson.

Ernst V. Olsson,
Staxäng.

Gösta Andersson.
