

Nr 424.

Av herr **Osberg**, 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 föreslås elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla och begäres här till för budgetåret 1937/1938 ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor att utgå av lånemedel. Förliket år väcktes motioner i riksdagens båda kamrar om elektrifiering av Bohusbanan, dels av hela sträckningen och dels endast i första etappen elektrifiering av sträckan Göteborg—Dingle och, sedan utredning verkställt, elektrifiering av återstående delen från Dingle till Strömstad.

Statsutskottet, som hade här åberopade motioner för behandling, anbefallde utredning av de olika förslagen, vilket även blev riksdagens beslut.

Det nu framlagda förslaget att endast elektrifiera delen Göteborg—Uddevalla, blev för bohuslänningarna i norra delen av länet en stor besvikelse. För lekmannen förefaller det egendomligt, att inte hela sträckan Göteborg—Strömstad togs med. Järnvägsstyrelsen åberopar som skäl den ringa trafik, som är å delen Uddevalla—Strömstad. Man har svårt att förstå, när järnvägsstyrelsen talar om tät och gles trafik, varför skiljegränsen bestämmes vid Uddevalla. Om man fortsätter ytterligare 30 kilometer norrut, når man tre stationer och tre anhalter, varifrån cirka 53,000 personer måste utgå vid företagna järnvägsresor. Denna sträcka kan i likhet med sträckan Göteborg—Uddevalla betecknas som tättrafikerad. Munkedal är ju ett stort fabriksamhälle, och Dingle station är en central för en omfattande omnibustrafik, som är statens egen. Dessa omnibuslinjer trafikerades år 1928 av 35,700 personer, år 1935 av 78,600 personer och år 1936 av 90,600 personer, vilket visar en omfattande trafikstegring. Icke mindre än 4 härader genomlöpas av dessa busslinjer, och därutöver öppnades för trafik i fjol en femte linje, som trafikerar sträckan Dingle—Uddevalla, parallellt med järnvägen. Detta tyder icke på gles trafik å bandelen Uddevalla—Dingle.

I den nu av Kungl. Maj:t framlagda propositionen har järnvägsstyrelsen på många sätt belyst läget, och kommunikationsministern har i stort sett följt järnvägsstyrelsens förslag. Statsrådet anser dock, att av de till elektrifiering föreslagna linjerna delen Göteborg—Uddevalla i första hand bör ifrågakomma, men beträffande bandelen Uddevalla—Strömstad kan statsrådet icke finna annat, än att såväl resultatet av de ekonomiska utredningarna som övriga på frågan inverkan omständigheter giva vid handen, att bandelens elektrifiering för närvarande icke bör ifrågasättas. Det förefaller egendomligt, att statsrådet med förord och utan tvekan tillstyrker första de-

len, men blankt avstyrker den övriga delen. Hitintills har man tänkt sig, att Bohusbanan var en enhet och hade ett intimt sammanhang. Om nu inga utsikter till hela banans elektrifiering kunna påräknas, får man åtminstone ställa starka krav på att hänsyn toges till den del, som kan betecknas som tättrafikerad.

Munkedal är ju en stor och livskraftig industriort. Dit an knyter Lysekilsbanan med utgångspunkt från Lysekils stad, med en befolkning av 5,900 personer. Enligt senaste folkmängdsstatistiken ha över 20,000 personer (häri inbegripet Lysekils stad) Munkedal som utgångspunkt vid järnvägsresor, och över 30,000 personer ha Dingle som utgångspunkt. Utav detta antal äro minst 10,000 boende i större och mindre samhällen inom Sotenäs och Kville härader, således på den här åberopade 30-kilometerssträckan en befolkning i stad och liknande samhällen som uppgår till Uddevalla stads invånareantal och därutöver 37,000 lantbefolkning. Om sammanlagt hälften av de förut angivna 53,000 personerna haft sin bostadsort lika fördelad på Munkedals och Dingle samhällen, tror jag icke det blivit tal om annat, än att elektrifieringen blivit framdragen till dessa platser.

Som skäl för att avbryta elektrifieringen i Uddevalla har framförts, att i Uddevalla finnas lokstallar, och vid Dingle är stationsområdet för trångt. Beträffande stallarna i Uddevalla kunna ju dessa stå kvar, om de äro behöfliga, och beträffande utrymmet vid Dingle station kan sådant åstadkommas och arbete härför pågår för närvarande. Detta är fullt motiverat, antingen elektrifieringen framdrages dit eller icke, på grund av den stora trafik, som an knyter till stationen, i synnerhet under badsäsongen. Med kännedom om de många bergsprängningar, som förekommit i Bohuslän vid vägbyggen, t. o. m. när det endast gällt bygdevägar, förefaller det något omotiverat att tala om svårigheter att bereda utrymme vid en järnvägsstation, som utgör centrum för en så vittomfattande trafikräjong, som det här gäller.

Statsmakterna ha glädjande nog beaktat det nödläge, som under många år varit rådande i norra Bohuslän, och det har från många håll anbefallts, att vi måste söka andra utkomstmöjligheter som ersättning för den felslagna stenindustrien, och bland de förslag, som äro framkomliga, är att länet bör få så snabba och bekväma förbindelser med Göteborg som möjligt, både när det gäller järnvägsresor och sjöresor.

Järnvägsstyrelsen har till förmån för elektrifieringen av södra delen av Bohusbanan yttrat: »En elektrifiering torde emellertid komma att vidga räjongen för de mera regelbundet återkommande resorna till 'sommarnöjet' från den nuvarande gränsen Ödsmål upp till Ljungskile. Strax söder om Svenshögen finnas invid Stora Hällungen mycket stora möjligheter för att skapa en god sommartrafik bland de kategorier, som föredraga en vistelse vid insjö och i annan natur och annat klimat, än vad kustlandskapet i gemen kan erbjuda», men det bör ej förtigas, att ett liknande område av långt större omfång finnes i norra Bohuslän, nämligen de vackra Bullarsjöarna, som sammanlagt mäta 3 mil i längd. I dessa trakter är det närmast storslagen norsk natur. På denna sträcka ombesörjer statens järnvägar trafiken med

egna omnibusar genom Bullardalen fram till norska gränsen vid Vassbotten.

Allmänheten kommer med större och större fordringar på snabbare resor och snabbare postföring. I detta sammanhang bör omnämnas, att för icke länge sedan sedan voro ombud från städerna Strömstad, Lysekil och Uddevalla samt från de flesta kommunerna i norra Bohuslän samlade till möte i Dingle för dryftande av frågan om snabbare postföring. Resultatet blev ett enhälligt uttalande att uppvakta järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen samt ledningen för U. V. H. järnväg om önskemål att få fram posten från huvudstaden i så god tid, att den kunde forslas med tåg från Uddevalla norrut vid 7-tiden på morgonen. Löfte om tillmötesgående lär ha erhållits. En sådan åtgärd uppskattas men kan endast få provisorisk karaktär, emedan posten måste skiftas över både i Herrljunga och Uddevalla.

Det är ju påtänkt, att statens järnvägar i en snar framtid skall gå in för ökad hastighet å de elektrifierade linjerna. Då kan nattsnälltåget, som avgår från Stockholm kl. 11 e. m. vara framme i Göteborg kl. 5 på morgonen. Bohuståget bör då avgå c:a 15 à 20 minuter efter Stockholmstågets ankomst och om, vilket jag hoppas, elektrifieringen framdrages till Dingle, kan tåget vara framme där kl. 7.15 f. m., väglängden Göteborg—Dingle är 119 kilometer. Det skulle innebära en hastighet av 60 kilometer i timmen, uppehållen inberäknade. Detta tidiga tåg skulle ju icke behöva göra uppehåll förrän i Stenungsund, emedan lokaltåg dit bör avgå senare. Är det tidiga tåget framme i Dingle kl. 7.15 har det icke allenast tjänat som förmiddagståg genom länet, utan även ersatt det från Uddevalla utgående tidiga morgontåget norrut.

Är det tidiga tåget framme i Dingle kl. 7 eller 7.15, kan det vända om till Göteborg efter några minuters uppehåll och vara framme där kl. 9.30 och har således på ett mycket tillfredsställande sätt ombesörjt förmiddagstågets uppgift. En sådan anordning kan även komma i tillämpning för middags- och eftermiddagsturerna Göteborg—Dingle och åter. Under sådana förhållanden bleve det inte stora krav på lokstallar i Uddevalla och inga märkvärdiga arrangemang behöva vidtagas vid Dingle station. De resande skulle också befrias från att som nu behöva vänta i Göteborg 1 timme på morgonen samt 15 minuter i Uddevalla, medan ångloket förses med kol och vatten. Detta är ju orsaker, som medverka till att första tåget från Göteborg inte är framme i Dingle förrän vid 11-tiden på f. m. Kunde däremot den resande vara framme kl. 7.15 f. m. tjänade han på detta i realiteten en halv dag.

Vad anknytningen från Dingle till Strömstad angår, kan man här åberopa järnvägsstyrelsens i propositionen intagna yttrande. Styrelsen anför nämligen i annat trafiksammanhang följande: »Det må här omnämnas, att undersökning pågår om möjligheten att, så snart erforderligt transportmateriel kan erhållas, så gott som fullständigt övergå till motordrift beträffande persontrafiken å bandelen Älvsby—Piteå.»

Vad angår de av mig här skisserade möjligheterna till ordnande av trafikspörsmålet å Bohusbanan om elektrifiering kommer till stånd å sträckan Göteborg—Dingle, innebär detta, att trafiken skulle utgå från två poler, näm-

ligen Göteborg och Strömstad med möte i Dingle. Drivkraften för den södra delen elektrisk energi och för den norra motorkraft, när det gäller person- och posttransport. För godstransporten får nog ångdrift tillsvidare användas från Strömstad till Uddevalla och åter.

Chefen för generalstaben anförde i sitt yttrande av den 27 januari 1937 angående här ifrågasatta elektrifiering av vissa statens järnvägar bland annat: »Enär en elektrifiering av bandelarna Långsele—Boden, Östersund—Storlien och Uddevalla—Strömstad tvärtom skulle, enligt vad järnvägsstyrelsen framhåller, medföra en försämring i utbytet, synes därför en elektrifiering vara acceptabel, endast om starka samhälleliga fördelar i övrigt stå att vinna.»

Ja, dessa starka samhälleliga fördelar, som här åberopas, söker man efter i norra Bohuslän och jag hoppas, att riksdagen har tillräcklig kännedom om förhållandena och beslutar bifall till vad här begäres.

På grund av det anförda anhåller jag,

att riksdagen måtte besluta elektrifiera Bohusbanan å sträckan Göteborg—Dingle och till ändamålet anvisa för budgetåret 1937/1938 så stort belopp, som erfordras för elektrifiering av delen Uddevalla—Dingle utöver de 12,000,000 kronor Kungl. Maj:t av riksdagen begärt till elektrifiering av banorna Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla enligt järnvägsstyrelsens kostnadsberäkning och att beloppet måtte utgå efter samma grunder, som begärts av Kungl. Maj:t för här ifrågasatt elektrifiering.

Stockholm den 22 februari 1937.

Oscar Osberg.