

Nr 313.

Av herr **Mattsson m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet under budgetåret 1946/47.

I proposition nr 108 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

Till för eldrift planerade banlinjer i västra Sverige återstår, sedan de föreslagna linjerna blivit elektrifierade, endast Bohusbanans norra del, nämligen sträckan Uddevalla—Strömstad samt linjen Smedberg—Lysekil. Vid ett flertal tillfällen har framhållits lämpligheten av att elektrifiering av nyss nämnda linjer borde ske i anslutning till Herrljunga—Uddevalla. Järnvägsstyrelsen anförde i skrivelse den 30/8 1943, vid anmälan om investeringsobjekt vid statens järnvägar, bl. a. att elektrifiering av Bohusbanan bör ske i direkt anslutning till linjen Herrljunga—Uddevalla och att detta arbete beräknades kunna komma i gång under budgetåret 1946/47. I remissvar den 2 maj 1944 över en framställning om Bohusbanans fortsatta elektrifiering, ingiven av från kommuner i norra Bohuslän utsedda delegerade, deklarerade styrelsen ånyo samma uppfattning. I detta sammanhang må även erinras om, att riksdagen 1944 till förberedande arbeten för elektrifiering av bandelarna Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil å allmän beredskapsstat II beviljade ett anslag av 1 500 000 kr. I den proposition, som låg till grund för riksdagsbeslutet rörande nämnda beredskapsstat, uttalade departementschefen likaledes som sin uppfattning, att elektrifieringen av de båda bandelarna i norra Bohuslän bör ske i anslutning till Herrljunga—Uddevalla.

I anledning av de uttalanden som sålunda gjorts om elektrifiering av linjerna Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil synes det oss att fullgoda skäl tala för att i anslutning till de elektrifieringsarbeten, varom riksdagen i anledning av förenämnda proposition nu har att i principiellt avseende besluta, inordna även den 92 km långa linjen Uddevalla—Strömstad samt den 32 km långa bibanan till Lysekil.

Förutom de förbättringar i trafikförhållandena, som i allmänhet följa med eldrift, tillåta vi oss framhålla några speciella synpunkter som tala för att Bohusbanan blir föremål för elektrifiering i direkt anslutning till elektrifieringen av linjen Herrljunga—Uddevalla. Personal och arbetsmaterial finnas då i ome-

delbar närhet, vilket måste förbilliga de planerade arbetena. Skulle elektrifieringsarbetet i riktning mot Strömstad och Lysekil uppskjutas och Uddevalla bli ändstation, kvarstå de väsentliga svårigheter ur trafikteknisk synpunkt, som alltid finnas vid blandad ång- och eldrift. Därest elektrifieringsarbetet finge fortsätta i en följd norr om Uddevalla bleve det uteslutande eldrift vid Uddevalla station. Då järnvägsstyrelsen vid flera tillfällen framhållit de stora fördelar vid stationer, där olika linjer äro sammanknutna, som i trafiktekniskt hänseende vinnas genom uteslutande eldrift, anse vi oss icke vidare böra i detalj framhålla detta. I förevarande proposition beröres icke den ekonomiska sidan av det principbeslut riksdagen har att fatta angående elektrifiering av förenämnda järnvägslinjer. Vid sådant förhållande anse vi oss icke böra ingå på de ekonomiska frågor, som kunna sammanhånga med principfrågan. Vi vilja endast framhålla, att det tillägg i det av Kungl. Maj:t föreslagna programmet, som vi förorda, icke torde vara av den storleksordning, sett ur järnvägs elektrifieringsprogrammet i sin helhet, att den av oss förordade utvidgningen i programmet behöver ingiva ekonomiska betänkligheter. En detalj torde böra uppmärksammas redan nu, nämligen att den omformarstation, som uppfördes vid Uddevalla då linjen Göteborg—Uddevalla elektrifierades, gavs en kapacitet som beräknades räcka även för linjen Uddevalla—Strömstad.

Elektrifiering av banorna norr om Uddevalla skulle med säkerhet medföra ökad trafik. När förhållandena i världen bli normala igen och trafiken till och från Norge över Bohuslän åter kan tas upp, är det mycket troligt, om snabba förbindelser stå till buds och broförbindelsen över Svinesund blivit ordnad, att resandeströmmen i större utsträckning än före kriget kommer att söka sig genom Bohuslän. Betydelsen av snabba tågförbindelser till badorterna norr om Uddevalla må även framhållas. I detta sammanhang kan erinras om de betydande semesteranläggningar som ordnats i Bohuslän, nu senast å Nordkoster utanför Strömstad. För arbetare och anställda, som begagna sig av dessa anläggningar, med den korta semester som står dem till buds är det viktigt, att resorna kunna ske så snabbt som möjligt.

Elektrifiering av återstående delen av Bohusbanan och Lysekilsjärnvägen skulle även medföra, och detta är inte det minst viktiga, en välbehövlig ekonomisk upprykning av näringslivet i norra delen av Bohuslän. Känt är att denna landsdel haft betydande ekonomiska svårigheter att dragas med under de senaste femton åren. Trots de ansträngningar som gjorts av myndigheter och korporationer i länet att intressera företagare att etablera sig, särskilt i landskapets norra del, har det inte lyckats i någon nämnvärd grad att få nya företag till stånd. Till stor del sammanhänger detta med de förhållandevis besvärliga kommunikationerna.

Elektrifieringsarbetena synas även lämpa sig synnerligen väl som arbetslöshetsobjekt. Särskilt gäller detta arbetena med förstärkning av banvallen, uträtning av kurvor o. d. Bohuslän har haft, har och väntar vid fredskrisen yt-

terligare betydande arbetslöshet. Stora delar av den arbetslösa befolkningen ha under de gångna krisåren haft sysselsättning vid befästningsarbeten, skogs-huggning o. s. v. Vid fredskrisen, då ett återförande av denna arbetskraft till Bohuslän sannolikt måste ske, torde svårigheter uppstå när det gäller att skapa arbetstillfällen för denna befolkning. Det skulle ur flera synpunkter vara av stort värde, om de arbetslösa kunde erhålla arbete i hemorten.

På grund av ovan anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga och Uddevalla—Strömstad samt Smedberg—Lysekil skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

Stockholm den 13 mars 1945.

Oscar E. Mattsson.

Karl H. Andersson.

Gustaf Karlsson.

Erik Arrhén.

John Gustavson
i Guntorp.
