

## Nr 313.

Godkänd av första kammaren den 6 juni 1934.

Godkänd av andra kammaren den 6 juni 1934.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande i fråga om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping jämte i ämnet väckta motioner.*

(Statsutskottets utlåtande nr 126.)

## Till Konungen.

I en till riksdagen den 20 april 1934 avlåten proposition, nr 263, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för samma dag anhållit om riksdagens yttrande rörande en av Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag gjord framställning om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

I anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition har i två likalydande motioner, I: 363 och II: 640, hemställts, att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 263 ville uttala sig för att järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping skall färdigställas samt besluta, att härför erforderliga medel skola anvisas på sätt i propositionen angives.

Inledningsvis må erinras om att de tidigare besluten om statens medverkan till förevarande järnvägsanläggning fattats, utan att riksdagens hörande då ansetts påkallat.

Enligt senast uppgjorda ekonomiska plan beräknas anläggningskostnaderna (inberäknat viss rullande materiel) för ifrågavarande sex mil långa normal-spåriga järnvägsanläggning Ulricehamn—Jönköping till 10,660,000 kronor, fördelade på följande sätt:

Aktiekapital .....	3,100,000
Anvisat till statens arbetslöshetskommission enligt Kungl. Maj:ts beslut $\frac{16}{12}$ 1927 och $\frac{5}{2}$ 1932 .....	5,300,000
Återstående erforderliga medel .....	2.260.000
	Summa kronor 10,660,000.

Av de medel som hittills stått till förfogande för banbygget ha cirka 6.5 miljoner kronor redan nedlagts å detsamma.

Banbygget Ulricehamn—Jönköping, å vilket arbetet för närvarande genom arbetslöshetskommissionens försorg pågår med en arbetsstyrka av cirka 300 man, utgör en direkt fortsättning av den av Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag jämväl ägda och år 1917 för trafik öppnade 4 mil långa järnvägen Borås—Ulricehamn. Att kunna genom en direkt järnväg, dragen över Ulricehamn<sup>1)</sup>, sammanknyta de båda städerna Borås och Jönköping är en gammal tanke, som dock ej tidigare förverkligats.

Underskattas bör visserligen icke ifrågavarande banas värde som en direkt transportled mellan de stora handelsstäderna Borås och Jönköping med deras folkmängd av 40,000 respektive 32,000 innevånare. En år 1927 verkställd trafikekonomisk utredning har också givit som resultat, att man å en direkt bana Jönköping—Ulricehamn skulle kunna påräkna en avsevärd såväl person- som godstrafik samt att järnvägen skulle kunna ej endast bära sina egna drift-, underhålls- och förnyelsekostnader, utan även till stor del förrenta det nedlagda anläggningsskapitalet. Då skogstillgången inom trafikområdet vore synnerligen god, medan utdrivningsförhållandena vore mycket ogynnsamma, antogs en järnväg Ulricehamn—Jönköping kunna bliva av stor betydelse för skogsbrukets utveckling, bland annat genom de ökade möjligheter till uppkomsten av en träförädlingsindustri, som bananläggningen skulle öppna.

Trots dessa gynnsamma beräkningar och förutsägelser lära dock numera ej stora förväntningar kunna hysas om företagets allmänna bärighet. Sedan ifrågavarande trafikekonomiska utredningar gjordes har motortrafikens konkurrenskraft gentemot järnvägarna och denna trafiks neddragande inflytande på deras ekonomi ytterligare skärpts. Detta gäller bland annat lastbilarnas användning för skogstransporter. Vägnätet inom trafikområdet har också ytterligare utvecklats. Härtill kommer den förstärkta transportförmåga, som omkringliggande statsbanenät uppnått genom Jönköping—Falköping—Göteborgslinjernas elektrifiering. Därest nu till bedömande föreläge frågan om banföretagets igångsättning skulle någon statens ekonomiska medverkan härtill näppeligen kunna komma ifråga.

I själva verket hava dock arbetena å banan redan fortskridit så långt att berättigade förväntningar på deras slutförande kunna hysas från de av banan berörda orterna. Av de numera beräknade totalkostnaderna för banan, 10,660,000 kronor, ha, såsom nämnts, inemot 6.5 miljoner kronor redan nedlagts å densamma. Enligt vad som framgår av handlingarna är banvallen färdigställd och terasserad längs nästan hela sträckan. På grund av de ogynnsamma terrängförhållandena ha utförda schaktnings- och sprängningsarbeten samt banvallar måst bliva av ett osedvanligt stort omfång. Stationshusen äro byggda. Även bangårdarna och erforderliga tillfartsvägar stå till en stor del färdiga.

<sup>1)</sup> Avståndet Jönköping—Borås förkortas från 145 till 104 km., Jönköping—Ulricehamn från 116 till 59 km.

Tvivalsutan skulle ett inställande av banbygget, sedan nu arbetena under statens direkta medverkan i så stor omfattning utförts, innebära stor missräkning för bygdens befolkning. Ett dylikt uppgivande av planerna på arbetenas fullbordande skulle vara desto kännbarare som de lokala uppoffringarna i vissa fall varit högst avsevärda. För exempelvis Bottnaryds och Strängsereds socknar, som med upplånat kapital tecknat aktier till belopp av 125,000 respektive 75,000 kronor, innebära utgifterna för det sålunda upplånade kapitalets förräntning och amortering en ökad utdebitering av över 3 kronor respektive 5 kronor per skattekrona. Den sammanlagda insatsen från kommuner och enskilda för banbyggets tillkomst uppgår till 3,100,000 kronor. I jämförelse med de ofta nog obetydliga bidrag som från lokalt håll i liknande fall påfordrats måste dessa ekonomiska uppoffringar betraktas som avsevärda.

Beaktas måste också att ett nedläggande av arbetena ej utan vidare kan äga rum. Företaget kan ej definitivt från arbetslöshetskommissionens sida uppges utan en viss ytterligare kapitalförbrukning för slutförande av en del påbörjade schaktnings-, bank- och vägportsarbeten eller för undanröjande av de olägenheter som dessa medföra. Bland dessa märkes särskilt den påbörjade omgrävningen intill Jönköping av Tabergsån jämte därmed sammanhängande arbeten för framförande av landsvägstrafiken och trafiken å Vagge-rydsbanan. Banarbetenas nyttiggörande som väganläggning anses ej kunna ifrågakomma.

Vid den prövning riksdagen ägnat ärendet, har riksdagen kommit till den uppfattningen att staten nu nödgas medverka till banbyggets slutförande, och hinder bör sålunda icke möta för att statens arbetslöshetskommission fortsätter ur dess synpunkt lämpliga arbeten å anläggningen. Riksdagen förutsätter också att en ytterligare utredning kommer till stånd såväl angående statens medverkan beträffande banans iordningsställande som under vilka villkor trafiken skall skötas. I sistnämnda hänseende finner riksdagen förtjänt av övervägande, huruvida ej banan Borås—Jönköping bör övertagas och trafikeras av statens järnvägar. Genom en dylik anknytning med statens järnvägar skulle, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, minskas det omedelbara behovet av kapital för anskaffning av rullande materiel samt minskas olägenheterna av konkurrensen med de redan befintliga statsbanelinjerna.

Riksdagen får alltså till Kungl. Maj:ts kännedom meddela vad här ovan blivit anfört beträffande den riksdagen underställda frågan om fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.

Stockholm den 6 juni 1934.

Med undersåtlig vördnad.

---