

Nr 95.

Ankom till riksdagens kansli den 24 mars 1939 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående trafikeringen av Falkenbergs järnväg.

(4:e avd.)

I en den 10 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 198, har Kungl. Maj:t, under åberopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t medgiva järnvägsstyrelsen att med Falkenbergs järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse om trafikering intill den 1 juli 1940 genom statens järnvägars försorg av den bolaget tillhöriga järnvägen mellan Falkenberg och Limmared.

Falkenbergs järnvägsaktiebolag, som äger den smalspåriga järnvägen Falkenberg—Limmared (cirka 100 km.), har sedan hösten 1938 kunnat uppehålla rörelsen endast tack vare en försträckning från Falkenbergs stad å 20,000 kronor. Då bolaget icke lyckats erhålla någon ytterligare försträckning, måste driften nedläggas omkring den 1 april innevarande år, därest staten icke i någon form ingriper.

Länsstyrelsen i Hallands län, har i utlåtande den 4 mars 1939 till en början lämnat följande upplysningar rörande Falkenbergs järnvägs trafikområde:

Falkenbergs järnväg genomlöper inom Hallands län under långa sträckor en rik och väl utvecklad bygd. Viktigare samhällen mellan Falkenberg och länsgränsen äro Vessigebro (520 invånare) med Katrinebergs folkhögskola samt lantmanna- och lanthushållsskola, Köinge, knutpunkt för betydelsefulla vägar (140 invånare), Ullared (375 invånare), där järnvägen korsar Varberg-Åtrans numera med statsbanenätet införlivade järnväg, och Lia med Hallands läns landsting tillhöriga lungssotssanatorium (116 platser). Inom nedre delen av järnvägens område är åkerbruket den förhärskande näringsgrenen. Ovanför Ullared vidtager skogsområdet med ett lovande skogsbruk. Under sådana förhållanden synes det egendomligt att trafiken icke är större än vad den är. De inkomna yttrandena visa emellertid att järnvägen användes för transport av skogsprodukter samt av för jordbruket behövliga förnödenheter. Mindre industrier utefter järnvägen begagna sig även av denna såsom transportled. Troligt är att en stegring i godsmängden skulle kunna ernås genom lämpliga åtgärder i taxeavseende. Vad persontrafiken beträffar, äro såväl Katrinebergsskolorna som sanatoriet i Lia, som har mycket dåliga vägförbindelser, i hög grad beroende av järnvägen. En förbättrad tidtabell, med användande av ett ökat antal rälsbussar, skulle utan tvivel här visa sig verkningsfull samtidigt som trafiken förbilligas.

Länsstyrelsen anför härefter, att järnvägen för Falkenbergs stad vore den naturliga förbindelsen med dess uppland. Att staden själv ansåge järnvägen betydelsefull, visade bäst de ekonomiska uppoffringar staden påtagit sig för

att hålla järnvägen vid liv. Ett nedläggande av järnvägen skulle utan tvivel betyda att särskilt godstrafiken skulle komma att söka sig andra vägar och staden härigenom lida avsevärt avbräck.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län, har i utlåtande den 6 mars 1939 anfört följande:

För egen del hyste länsstyrelsen den uppfattning, varåt alla kommuner och trafikanter, vilka vore för järnvägstransporter hänvisade till Falkenbergs järnväg, givit uttryck, nämligen att i första hand järnvägens drift borde övertagas av statens järnvägar. Vad vidare järnvägens bestånd beträffade, vore, anför länsstyrelsen, att märka, att järnvägen hade en längd av 102 kilometer, och så vitt länsstyrelsen vore bekant, hade tidigare ej varit tal om nedläggande av en järnväg av denna längd. Att järnvägen betytt mycket för utvecklingen av de trakter, som järnvägen betjänade vore ofrånkomligt. För att denna järnvägens roll nu skulle vara utspelad talade icke senare års händelser. Textilindustriens fortsatta starka expansion i dessa bygder hade lokaliserats till orter vid järnvägen, men ej till orter med bättre landsvägsförbindelser. Om nu, som vore i hög grad önskvärt, järnvägsdriften av järnvägsstyrelsen övertoges och tills vidare upprätthölls, erhöles rådrum för ett noggrant övervägande av de olika synpunkter, som borde anläggas vid avgörande av ett för en stor bygd så viktigt beslut, som nedläggande av dess hittills viktigaste kommunikationsled.

Även järnvägsstyrelsen, riksgäldsfullmäktige och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava tillstyrkt att driften provisoriskt upprätthålles med statligt bistånd.

Utskottet.

Förevarande bemyndigande avser endast ett provisoriskt säkerställande av driften i avvaktan på ett mera definitivt avgörande av frågan hur framdeles bör med denna järnvägsenhet förfaras. Med tillstyrkande av propositionen hemställer utskottet,

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t medgiva järnvägsstyrelsen att med Falkenbergs järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse om trafikering intill den 1 juli 1940 genom statens järnvägars försorg av den bolaget tillhöriga järnvägen mellan Falkenberg och Limmared.

Stockholm den 24 mars 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Gränebo*, *Asplund*, *Nilsson* i Landeryd, *Bergström*, *Gustafsson* i Benestad, *Andrén*, *Lindström*, *Nilsson* i Fredriksfält, *Carlström*, *Andersson* i Rixö, *Bergman* och *Domö*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock*, *Jansson* i Falun, *Eriksson* i Stockholm, *Danielsson*, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Närlinge*, *Ward*, *Lindberg* i Umeå, *Olsson* i Staxäng och *De Geer* i Hanaskog.