

i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 januari 1935 förordad, av lån till statens järnvägars personal i Ånge för bildande av egna hem.

Stockholm den 22 mars 1935.

Med undersätlig vördnad.

Nr 102.

Godkänd av första kammaren den 22 mars 1935.

Godkänd av andra kammaren den 22 mars 1935.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner om statens övertagande av Gävle—Ockelbo järnväg m. m.

(Statsutskottets utlåtande nr 45.)

Till Konungen.

I två likalydande motioner, I: 136 och II: 257, har hemställts, att riksdagen måtte besluta att ställa erforderliga medel till förfogande för statens järnvägars övertagande och drivande av Gävle—Ockelbo järnväg, eller, om utredningen därom icke i tid hinner avslutas, bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder till förebyggande av trafikens och järnvägens nedläggande efter 1 januari 1936 till dess Kungl. Maj:t och riksdagen blivit i tillfälle att pröva frågan i dess helhet.

Ifrågavarande 38 kilometer långa normalspåriga järnväg, som öppnades för allmän trafik år 1884, framgår från Gävle i nordvästlig riktning till Ockelbo. Genom där vunna anslutning till norra stambanan medför den en vägförkortning av 39 kilometer i förhållande till den stora tågvägen Stockholm—Norrland över Krylbo, något som rent järnvägsgeografiskt sett kan tala för dess fortbestånd.

Enligt vad utredningar visa synes dock banan ej med ekonomisk fördel kunna tagas i anspråk som genomgångsbana. På grund av den stora syd- och västgående trafiken Krylbo—Örebro—Hallsberg måste man räkna med att linjen över Krylbo allt framgent förblir den stora huvudlinjen till Norrland. Också på grund av sin tyngre överbyggnad och sina bättre stationsanordningar är Krylbo-linjen mera lämpad härför. Överhuvud har den elektrifierade Krylbo-linjen redan anpassats för att mottaga den

stora och koncentrerade trafik, som är avgörande för järnvägslektrifieringens ekonomi.

Vad därefter beträffar Gävle—Ockelbobanans mera lokala betydelse är att märka, att banan i huvudsak framgår genom synnerligen glest befolkad skogsbygd. Även för virkestransporternas del har gagnet av järnvägen avsevärt minskats, då dessa numera i allttjämt växande grad ske genom flottning eller landsvägsledes. Inkomsterna av järnvägsrörelsen, som år 1924 utgjorde 624,000 kronor, hava år 1934 uppgått till endast 180,000 kronor. Till denna nedgång har också bidragit den trafikomläggning, som Ostkustbanan medfört, liksom ock den nya samtrafiksordning för landets järnvägar, som trädde i kraft år 1931.

Något mera allmänt statligt kommunikationsintresse synes alltså ej kunna åberopas för banans bibehållande. Hänsyn till ort och trafikanter torde dock tala för att järnvägsdriften ej nedlägges, innan erforderligt rådrum beretts för ett slutligt ståndpunkttagande från olika intresserade parters sida till frågan om banans fortbestånd eller definitiva nedläggning. På grund av den järnvägen meddelade koncessionen lärer, enligt vad riksdagens vederbörande utskott inhämtat, Kungl. Maj:t icke sakna möjlighet att ålägga banans ägare, Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag, ett fortsatt underhåll av bananläggningen. För järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande förutsättes emellertid i detta fall statens järnvägars medverkan, då bolaget ej förfogar över egen rullande materiel.

Under åberopande härav får riksdagen anmäla, att riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t att, i avvaktan på den slutliga prövningen av frågan om en statsinlösen av järnvägen Gävle—Ockelbo eller ock banans eventuella nedläggning, vidtaga åtgärder för upprätthållande tills vidare av trafiken å nämnda järnväg.

Stockholm den 22 mars 1935.

Med undersåtlig vördnad.