

Nr 45.

Ankom till riksdagens kansli den 12 mars 1935 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om statens
övertagande av Gävle—Ockelbo järnväg m. m.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena, nr 136, i första kammaren av herr *P. Andersson* m. fl. och den andra, nr 257, inom andra kammaren av herr *A. Olsson* i Gävle m. fl., 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 förbyggande 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.

I fråga om de skäl, som åberopats till stöd för berörda framställning, får utskottet hänvisa till motionen I: 136.

Banan Gävle—Ockelbo äges av Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag, som numera hembjudit banan till staten, varvid bolaget emellertid alternativt hemställt om rätt att från och med ingången av år 1936 — då gällande trafikavtal med statens järnvägar utgår — nedlägga järnvägen. Banan, som ej förfogar över egen rullande materiel, trafikerades tidigare av Uppsala—Gävle järnväg och trafikeras numera, sedan sistnämnda järnväg statsinlösts, av statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 26 februari 1935 bestämt avstyrkt varje åtgärd, syftande till statsförvärv av banan, varemot järnvägsbolagets framställning om rätt att från och med 1936 års ingång nedlägga järnvägsdriften och realisera banegendomen ej föranlett erinran från järnvägsstyrelsens sida.

Genom remiss den 28 februari 1935 har Kungl. Maj:t infordrat utlåtande i ärendet från länsstyrelsen i Gävleborgs län.

Ifrågavarande 38 km. 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 km. i förhållande till den stora tågvägen Stockholm—Norrländ över Krylbo, något som rent järnvägsgeografiskt sett kan tala för dess fortbestånd.

Utskottet.

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 nedläggas, innan erforderligt rådrum beretts för ett slutligt ståndpunkttagande från olika intresserade parterers sida till frågan om banans fortbestånd eller definitiva nedläggning. På grund av den järnvägen meddelade koncessionen lär, enligt vad utskottet 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, såsom nämnts, bolaget ej förfogar över egen rullande materiel.

Under åberopande härav vill utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner (I: 136 och II: 257) må bemyndiga 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 12 mars 1935.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 44.