

## Nr 96

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående tillägg till investeringsplanen för statens järnvägar; given Stockholms slott den 10 mars 1961.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF

*Gösta Skoglund*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

För att möjliggöra transporter av malm från ett nytt gruvfält, som LKAB beslutat öppna vid Svappavaara i Norrbottens län, föreslås att en godsjärnväg skall anläggas på sträckan Malmbanan—Svappavaara. Anläggningskostnaden för den 38 km långa järnvägen beräknas för statens järnvägars del till ca 40 mkr.

I propositionen föreslås vidare, att järnvägsstyrelsen skall erhålla be- myndigande att beställa en ny tågfarja. Denna avses i första hand för trafiken på sträckan Trelleborg—Sassnitz men skall även kunna tjänstgöra som reserv på linjen Malmö—Köpenhamn. Kostnaden anges till ca 25 mkr.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 10 mars 1961.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om tillägg till investeringsplanen för statens järnvägar samt anför därvid följande.

## **1. Anläggande av järnväg mellan Malmbanan och Svappavaara**

### **Planerad malmbrytning**

Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag (LKAB) har under senare år undersökt möjligheterna att vidga bolagets bas för brytning av järnmalm i Norrbotten. Härvid har avsevärda järnmalmstillgångar konstaterats inom det s. k. Svappavaaraområdet. Området, som är beläget ca 40 km ostsydost om Kiruna, omfattar fyra järnmalmsfyndigheter vid Leveäniemi, Gruvberget, Mertainen och Painirova. Med hänsyn till fyndigheternas storlek har bolaget nyligen beslutat öppna ett nytt gruvfält inom området. Bolaget beräknar att brytningen, som skall ske i dagbrott, kommer att koncentreras till i första hand Leveäniemi, men även Gruvbergets norra del kan komma i fråga. Under första året av den nya gruvans existens beräknas produktionen komma att uppgå till ca 500 000 ton, och brytningskapaciteten kan ökas till 3 milj. ton år 1967 eller 1968. Malmreserverna vid enbart Leveäniemi och Gruvberget uppskattas till över 300 milj. ton. Malmtillgångarna är således i och för sig tillräckliga för brytning under många generationer, varför kostnadsfrågan får avgörande betydelse för driftens utveckling.

Förberedelser för brytningen kommer att successivt ökas. Omkring år 1965 beräknas ca 400 personer vara anställda vid gruvan. Hur stora investeringarna blir inom området beror av produktionens inriktning, vilken ännu ej är fastställd. Investeringarna för gruvdriften kommer emellertid under de fem första åren att överstiga 100 mkr. Därtill kommer beräknade investeringar för bl. a. bostäder och andra samhällsändamål.

I fråga om produktionens storlek beräknas gruvan i Leveäniemi komma att bli Sveriges tredje gruva efter gruvorna i Kiruna och Malmberget. Vid nuvarande prisläge skulle exporten från gruvan i Leveäniemi vid full produktion, d. v. s. 3 milj. ton per år, komma att uppgå till ett värde av omkring 175 mkr per år. Gruvorna i Kiruna och Malmberget beräknas senast år 1965 uppnå en kapacitet av 15 milj. ton respektive 6 milj. ton per år. Tillskottet från Svappavaara-området under 1960-talets andra hälft skulle därför medföra att LKAB:s totala årliga brytningskapacitet skulle komma att uppgå till ca 24 milj. ton.

### Järnvägsstyrelsens framställning

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 7 februari 1961, under återopande av LKAB:s planer på malmbrytning i Svappavaara-området, föreslagit att en godsjärnväg skall anläggas mellan Malmbanan och Svappavaara. Styrelsen anför i skrivelsen bl. a. följande.

Undersökningar har visat att vid de malmkvantiteter, som här kommer i fråga, järnvägstransport fram till Malmbanan ställer sig fördelaktigare än landsvägstransport. Den naturliga sträckningen för en godsjärnväg med sådana transportuppgifter går från en punkt på Malmbanan ca sex km söder om Kiruna till Svappavaara. Från anknytningspunkten på Malmbanan blir den SJ tillhöriga delen av banan ca 38 km lång. Dessutom tillkommer i Svappavaara på LKAB:s mark anslutningsspår och bangård, vilka avses skola bekostas av bolaget. En godsjärnväg av den föreslagna sträckningen kan framdeles eventuellt utsträckas till längre österut befintliga järnmalmstillgångar. Möjlighet kommer också att finnas att anknyta sidospår till framtida gruvor i Mertainen och Painirova.

Ehuru den föreslagna banan är avsedd för malmtransporter har styrelsen dock ansett det lämpligt att banan hålles öppen även för allmän trafik av gods i vagnslaster.

SJ:s kostnader för den 38 km långa järnvägen, som skulle komma att ägas av SJ, beräknas till 40 mkr vid 1960 års penningvärde. I beloppet har inräknats kostnader för elektrifiering, signalanordningar, telekommunikationer och räntor under byggnadstiden. LKAB:s kostnader för spår och bangård har uppskattats till 3 mkr. I sistnämnda belopp har icke medtagits bolagets kostnader för gruvanslutnings- och gruvspår. Arbetena med den nya järnvägen bör påbörjas sommaren 1961 och beräknas vara avslutade hösten 1964. Medelsförbrukningen för SJ:s del under de berörda budgetåren från och med budgetåret 1961/62 beräknas till 5, 10, 15 respektive 10 mkr.

Under budgetåret 1961/62 erfordras således 5 mkr. Någon höjning av SJ:s investeringsram eller något särskilt investeringsanslag för ändamålet under statens järnvägars fond erfordras dock icke under sagda budgetår.

Styrelsen avser att i stället minska medelsförbrukningen under investeringsanslaget Bana och byggnader med motsvarande belopp. Därmed kan enligt styrelsen 5 mkr överflyttas från detta anslag till investeringsanslaget Nybyggnad och ombyggnad av järnvägslinjer, vilket anslag bör belastas med kostnaderna för den nya järnvägen. Med hänsyn till utformningen av ett preliminärt fraktavtal mellan SJ och LKAB bör hela investeringskostnaden avskrivas i SJ:s bokföring med 10 % årligen.

### Departementschefen

LKAB har beslutat anlägga ett nytt gruvfält inom det s. k. Svappavaaraområdet ca 40 km ostsydost om Kiruna. Brytningen avses i första hand skola koncentreras till järnmalmsfyndigheterna vid Leveäniemi. Den nya gruvan, vilken kommer att bli en av de största i landet, innehåller malmtillgångar vilka torde räcka flera generationer. Brytningen torde kunna komma i gång under år 1964. Produktionen under första året beräknas till ca 500 000 ton för att därefter successivt ökas till 3 milj. ton per år. Investeringarna för gruvdriften uppskattas till minst 100 mkr under de fem första åren.

En förutsättning för att den planerade brytningen skall komma till stånd är att frågan om malmens transport från gruvområdet löses på ett tillfredsställande sätt. Vid undersökningar har konstaterats att järnvägstransport av malmen fram till Malmbanan ställer sig fördelaktigare än landsvägs-transport. Efter förhandlingar mellan SJ och LKAB har järnvägsstyrelsen föreslagit anläggandet av en ca 38 km lång järnväg från det planerade gruvområdet fram till Malmbanan. Järnvägen skulle för SJ:s del komma att draga en kostnad av 40 mkr i 1960 års penningvärde. LKAB:s kostnader för bangård m. m. i Svappavaara beräknas till ca 3 mkr. Under förutsättning att arbetena med järnvägen påbörjas sommaren 1961 beräknas järnvägen vara färdigställd då brytningen påbörjas hösten 1964. Kostnaderna skulle fördela sig med 5, 10, 15 respektive 10 mkr på budgetåren 1961/62—1964/65. Den föreslagna järnvägen är med hänsyn till de intäkter, som påräknas från malmtransporterna på sträckan, för SJ:s del företagsekonomiskt fullt motiverad.

Jag tillstyrker, att en järnväg anlägges mellan Malmbanan och Svappavaara i huvudsaklig överensstämmelse med styrelsens förslag. Finansieringen av projektet under budgetåret 1961/62 bör ske inom statens järnvägars ordinarie investeringsram om 326 mkr. Därest riksdagen ej har något att erinra däremot har jag för avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att ett belopp av 5 mkr överföres från investeringsanslaget Bana och byggnader till investeringsanslaget Nybyggnad och ombyggnad av järnvägslinjer. I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag bör investeringsbeloppet avskrivas med 10 % årligen.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att en godsjärnväg må anläggas på sträckan Malm-banan—Svappavaara i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens föreliggande förslag.

## 2. Ny tåg färja

### Järnvägsstyrelsens framställning

I skrivelse den 16 februari 1961 hemställer *järnvägsstyrelsen* om ett anslag å 3 mkr för budgetåret 1961/62 till en ny tåg färja. Styrelsen anför i huvudsak följande.

Statens järnvägar driver tillsammans med andra järnvägsförvaltningar de tre tåg färjelinjerna Trelleborg—Sassnitz (TS), Malmö—Köpenhamn (MK) och Hälsingborg—Helsingör (HH). Den första linjen drives tillsammans med Deutsche Reichsbahn (DR), de två andra med de Danske Statsbaner (DSB).

På HH-linjen går enbart DSB-färjor, på MK-linjen under senare år tills vidare enbart svenska färjor och på TS-linjen SJ-färjor och en DR-färja.

Järnvägsstyrelsen redogör till en början för *färjtrafiken över Öresund* och konstaterar därefter sammanfattningsvis, att där i första hand föreligger ett nybyggnadsbehov av färjor och färjelägen för den kortaste överfarten, nämligen den av DSB drivna HH-linjen. För MK-linjen föreligger samtidigt ett behov av att hålla en tillräcklig och tillfredsställande reserv att utnyttjas, då ordinarie färjan måste gå på varv,  $1\frac{1}{2}$ —2 månader per år, samt för plötsligt inträdande störningar av olika slag på HH-linjen och TS-linjen. Detta behov växer, allteftersom den normala trafiken på dessa leder växer.

Dessa förhållanden äger giltighet intill den tidpunkt, då en fast förbindelse med järnväg eventuellt kommer till över Öresund. Något behov av tåg färjor kommer då knappast att föreligga för Öresund. Någon tidpunkt för färdigställandet av en fast förbindelse över Öresund har hittills icke fixerats. Det är knappast troligt, att årtalet 1970 kan betraktas som ett sannolikt tidigaste årtal härvidlag, försåvitt en bro över Stora Bält först måste färdigställas eller i varje fall byggna över Stora Bält och Öresund så inbördes placeras i tiden, att bron över Stora Bält kommer först och arbetena förläggas så, att icke de årliga investeringarna har maximum samtidigt. Skall dessa synpunkter tillgodoses, förefaller årtalet 1975 som tidigaste år för en fast förbindelse över Öresund mera sannolikt.

Med tanke på möjligheterna av att en fast förbindelse kan komma till stånd över Öresund, bör varje ny färja som helt eller delvis skall betjäna Öresundslederna nu om möjligt byggas så, att fartyget kan användas på

annat håll, om en bro skulle komma till, innan fartygets normala ekonomiska livstid är slut.

Vad härefter angår *TS-linjen* trafikeras den nu av två stora, moderna färjor, SJ:s »Trelleborg» och DR:s »Sassnitz», vardera med en kapacitet, mätt i godsvagnar av numera förekommande normalstorlek, av cirka 35 vagnar, SJ:s 29 år gamla gods färja »Starke», cirka 23 vagnar, samt SJ:s gamla färjor »Konung Gustaf V», 50 år, och »Drottning Victoria», 51 år, vardera cirka 14 godsvagnar. DR har beslutat och torde nyligen ha påbörjat att bygga en andra färja av »Sassnitz» storlek, här kallad »DR II». Användningen av »DR II» är ännu icke helt fastlagd. »DR II» avses emellertid bli under högtrafiktid insatt på linjen Warnemünde (Rostock)—Gedser. Färjan bygges emellertid så, att den även skall kunna gå in i de stora färjelägena i Sassnitz och Trelleborg. En minimianvändning av »DR II» på TS-leden innebär, att den går in som reservfärja för »Sassnitz» och »Trelleborg», varigenom den blir upptagen 3—4 månader på denna led, möjligen även som reservfärja för »Starke», varigenom tiden ökas till 4,5—6 månader. Den tid »DR II» i så fall skulle kunna gå på Gedser inskränkes till högst 6, lägst 4 månader. Användningen av »DR II» kräver överenskommelser DR—DSB och DR—SJ. Sådana överenskommelser har ännu icke kunnat träffas.

Järnvägsstyrelsen går sedan in på frågan om *färjelägena* för TS-leden och anför därvid bl. a. följande.

I Trelleborg och Sassnitz finns för närvarande ett färjelägespar för »Starke», »Konung Gustaf V» och »Drottning Victoria» samt ett färjelägespar för »Trelleborg» och »Sassnitz», det senare med större bredd.

Nuvarande begränsade antal färjelägen i Trelleborg och Sassnitz med två olika typer av lägen på vardera platsen är i och för sig icke tillfredsställande. I Trelleborg ligger det gamla smala läget så till, att, även om färjeläget kunde byggas om för stora färjor, inseglingen med sådana färjor, om **den över huvud taget vore möjlig**, skulle erbjuda synnerligen stora svårigheter. En härför erforderlig ombyggnad av inseglingsrännan har icke undersökts. Däremot har preliminärt undersökts att bygga ett helt nytt färjeläge för stora färjor öster om de nuvarande lägena. Härför kräves att ny pir bygges m. m. I så fall bör utrymmet tagas till för två färjelägen, ehuru till en början endast ett utbygges. Kostnaderna även för det första färjeläget blir förhållandevis höga och kan uppskattas vara av samma storleksordning som för en ny färja. I Sassnitz anses ett nytt färjeläge ej kunna byggas på grund av den trånga och även för andra ändamål utnyttjade hamnen. Läget för de gamla färjorna kan byggas om för större bredd, eventuellt även med anordning för att kunna taga emot färjor med mindre bredd. Hur man skall förfara med driften under ombyggnadstiden är ännu icke närmare studerat.

Från svensk synpunkt skulle det vara ekonomiskt mycket förmånligt, om man kunde i tiden skjuta på utbyggnaden av det tredje dyrbara tåg färjeläget i Trelleborg och förlänga användningsmöjligheten av det gamla tåg färjeläget för smalare färjor. Med hänsyn härtill borde även ombyggnaden

i Sassnitz antingen anstå eller hellre utföras så, att de smalare färjorna fortfarande kan anlöpa läget utan tidsförlust.

Bygges efter »DR II» en ny svensk färja med »Trelleborgs» bredd, kommer kraven på nybyggnad av färjeläget i Trelleborg och ombyggnad i Sassnitz att aktualiseras tidigare.

Järnvägsstyrelsen behandlar därefter *trafikutvecklingen och kapaciteten* på tåg färjelederna TS, MK och HH. Styrelsen framhåller härvid, att trafiken vuxit mycket snabbt på dessa leder. Den omfattade år 1938 sammanlagt 430 000 ton, 1950 1 000 000 ton och 1960 1 900 000 ton. Inräknas även gods på bilar på dessa och andra lastbilsförande linjer över Öresund och Kattegatt, blir totalsiffran år 1960 2 250 000 ton. Trafiken visar kontinuerligt kraftig stegring och beräknas år 1970 ha nått 4 milj. ton, varav över 3 milj. ton på järnväg. Fördelningen av järnvägsgodset på TS, MK och HH var år 1960 860 000 ton, 200 000 ton och 840 000 ton. Ökningstendensen är särskilt påtaglig för TS, trots att stor försiktighet iakttagas i trafikvärvningen, beroende på att kapaciteten är för knapp för att en tillfredsställande trafikstandard skall kunna hållas om trafikökningen blir för stor. Den hittillsvarande utvecklingen av trafiken, år 1958 580 000 ton, 1959 690 000 ton och 1960 860 000 ton, och övriga omständigheter tyder på att denna ökning skulle fortsätta vid oförändrade förutsättningar och om kapaciteten ökades. Efter tillkomsten av den s. k. Fågelflyktsleden mellan Rödby och Puttgarten, som f. n. utbygges gemensamt av DSB och Deutsche Bundesbahn och som år 1963 avses skola ersätta den längre tåg färjelinjen Gedser—Grossenbrode, kommer sannolikt viss trafik, som nu går över TS, att flytta över till Öresundslederna i den mån de sistnämndas kapacitet kan ökas. I överensstämmelse härmed kan det förväntas, att trafiken över TS kommer att utvecklas mindre snabbt vid mitten av 1960-talet. Efter några år, då ett nytt jämviktsläge utbildat sig, förväntas trafiken ånyo komma att stiga kraftigt på TS-linjen.

Tåg färjetrafiken över Öresund har förlöpt i stort sett utan störningar. Däremot har trafiken över TS även efter tillkomsten av de bägge nya storfärjorna (juli 1959) varit utsatt för vissa stockningar. På tysk sida har stockningar av järnvägsvagnar endast inträffat i december 1959. På svensk sida har vagnanhopningar varit vanligare, bl. a. beroende på att exporten dominerar. Vagnanhopningen blev besvärande under maj—juli 1960, sammanhängande bl. a. med att »Trelleborg» skadades vid kollision i södra Östersjön samtidigt som »Sassnitz» var på varv. Även i oktober 1960 var vagnanhopningen stor, trots en betydande färjeinsats.

Särskilt de perioder, under vilka en storfärja måste gå på varv, är således redan nu bekymmersamma. Även med maximal insats av de övriga färjorna, blir kapaciteten i medeltal per månad endast obetydligt större än vad som i oktober 1960 bedömdes ha varit i underkant. I kapacitetshöjande syfte kommer statens järnvägar och DR att pröva storfärjornas möjlighe-

ter att per dygn göra 5 enkelturer mot de äldre färjornas 4 enkelturer. Denna åtgärd kan dock endast genomföras om två storfärjor samtidigt är i drift. Bland andra åtgärder, som vidtagits, är att den av statens järnvägar sedan 1953 drivna sommartrafiken med passagerare och personbilar Trelleborg—Travemünde från och med sommaren 1961 ej längre får binda en andra av de gamla färjorna för annonserade dubbleringsturer över lördag och söndag. Genom den härigenom och på andra sätt signalerade kapacitetsbristen har statens järnvägar nödgats undvika att ge städerna Trelleborg och Lübeck garantier om att i önskad omfattning upprätthålla sommartrafiken mellan städerna. Ett privat rederi kommer år 1962 att i konkurrens med statens järnvägar sätta in modern fartygsmateriel på sommaren men därutöver samt under hela året befordra bl. a. lastbilar mellan Trelleborg och Travemünde.

Med nuvarande tillväxttakt kommer kapacitetsfrågan att bereda mycket stora bekymmer under de perioder storfärjorna måste gå på varv. År 1963 kan »DR II» beräknas vara färdig och då är kapaciteten under dessa varvs-månader tillfredsställande. Kapacitetsbekymren inträder då i stället under övrig tid.

Mot bakgrund av denna brist på kapacitet samt med tanke på föreliggande haveririsker måste läget betecknas som otillfredsställande. Detta gäller även om Fågelflyktslinjen skulle komma att dämpa tillväxten av trafiken på TS-linjen. Närmast synes det ankomma på DR att utöka sin kapacitetsinsats utöver den redan annonserade insatsen av »DR II» på TS-linjen under ett par månader per år. Men detta blir ej heller tillfyllest. Ett nybyggnadsprogram för statens järnvägar är därför också erforderligt. Nödvändigheten härav blir än mera påtaglig med tanke på de äldsta färjornas höga ålder och höga driftkostnader.

Frågan om nybyggnad måste även ses mot bakgrund av den svenska exportindustrins berättigade krav på att statens järnvägar har tillräcklig kapacitet på sina tåg färjeförbindelser med utlandet.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att färjetrafiken ur *ekonomiska synpunkter* har synnerligen stor betydelse för statens järnvägar. Denna betydelse växer år från år. Färjetrafiken svarade år 1960 för 7 % av allt gods, utom lapplandsmalm. Medeltransportlängden till lands i Sverige är vidare mycket hög för färjegodset — under januari—juni 1960: HH 393 km, MK 184 km, TS 522 km, eller i vägt medeltal 427 km, d. v. s. mer än 50 % högre än för andra transporter inom landet — varigenom andelen av antalet tonkilometer blir 10 %. Det torde stå klart att färjegodset både absolut och relativt kommer att öka, om järnvägens transporter över vattnen skötes på ett tillfredsställande sätt. I motsatt fall kommer den redan nu kraftigt ökande internationella lastbilstrafiken att göra än snabbare framsteg än nu. Detta skulle innebära ett betydande ekonomiskt avbräck för järnvägarna och samtidigt kräva nya investeringar i färjelinjer för lastbilar. Dy-



lika linjer har på senare år tillkommit i rask takt över Kattegatt och Öresund och som förut nämnts kommer en ny linje år 1962 mellan Trelleborg och Travemünde.

Det ekonomiska värdet för statens järnvägar av färjlinjerna ligger till väsentlig grad i den ökade trafik, som härigenom tillföres järnvägens landsträckor. Sak samma gäller järnvägsförvaltningarna på den andra sidan. Det är ingen tvekan om att den totala räntabiliteten är god, samtidigt som trafikanterna i snabbt stigande omfattning uppskattar och nyttiggör dessa kombinerade förbindelser. Dessa omständigheter har gett tåg färjetrafiken en tillväxttakt, som är väsentligt snabbare än bruttonationalproduktens tillväxt. Härigenom har denna järnvägstrafik en helt annan utvecklingstendens och ekonomisk aspekt än den mera tvekan utvecklingen på åtskilliga andra järnvägstrafikområden.

*Sammanfattningsvis* framhåller järnvägsstyrelsen, att den beskrivning av färjesituationen på Öresund och Östersjön på kortare och längre sikt, som styrelsen lämnat, klart talar för behovet av en kapacitetsförstärkning, även sedan HH-linjens kapacitet ökats och TS-linjen fått förstärkning under viss, ännu icke fixerad, tid av året genom tillkomsten av den nya storfärjan »DR II». Möjligheten av en framtida fast förbindelse över Öresund kan ännu icke anföras som skäl för att de intill dess ökande trafikbehoven ej skall tillgodoses genom nya investeringar i färjor och färjelägen.

Vid bedömningen av situationen måste beaktas behovet för Sveriges del att vidmakthålla den rörliga kapacitetsreserv ifråga om förbindelser med kontinenten, som representeras av en tåg färja, som kan gå både på TS- och MK-linjerna, eventuellt även Trelleborg—Travemünde. En modern sådan färja skulle användas dels som reserv för »Malmöhus» på MK-linjen, dels för att nedbringa antalet turer med »Starke» och de äldsta färjorna på TS-linjen. Härigenom skulle de totala driftkostnaderna kunna väsentligt nedbringas på grund av dels mera ekonomisk drift, större kapacitet och möjlighet att vid behov segla fem turer per dygn, dels minskade beredskapshållningskostnader på de gamla färjorna. Vidare skulle en sådan ny färja kunna höja den fortfarande under vissa tider kritiserade transportstandard på TS-linjen. Denna kritik kan befaras få ökad styrka under de närmaste åren och då särskilt om åtgärder ej ens planeras.

Utöver den ökning av trafiken, som möjliggöres genom redan beslutade åtgärder av statens järnvägar och DR, skulle en sådan ny färja möjliggöra för statens järnvägar att taga hand om ytterligare trafikökning på TS-leden.

För enbart TS-ledens vidkommande skulle en storfärja av en modifierad Trelleborgs-typ vara att föredraga från ekonomisk synpunkt, bortsett från att den dyrbara nybyggnaden av nytt färjeläge i Trelleborg då kommer att tidigareläggas.

Från allmän SJ-synpunkt synes däremot en mindre färja vara att före-

draga. Denna skulle ha ungefär samma längd, bredd och djupgående som »Starke» och liksom denna vara trespårig men med högre fart, så att den kan gå 5 turer per dygn på TS-leden, d. v. s. tillföra denna en kapacitet, som är ca 25 % större än »Starkes», ungefär dubbelt så stor som en av de äldsta färjornas och två tredjedelar av en storfärjas kapacitet, samt på MK-linjen, då behov härav föreligger, göra en insats som är ungefär dubbelt så stor som en av de äldsta färjornas.

En storfärja av modifierad Trelleborgs-typ uppskattas nu kosta cirka 30 mkr. Den mindre färjan förutsättes kosta cirka 25 mkr. Den blir således per kapacitetsenhet dyrare i såväl anskaffning som drift. Å andra sidan har man möjlighet att använda färjan på såväl TS- som MK-linjen och därigenom även större möjlighet att kunna eliminera de äldre och i drift dyra färjorna. Dessutom kan byggandet av nytt färjläge i Trelleborg med därav följande vidlyftiga spårändringar senareläggas.

Då numera bägge grannförvaltningarna genom årliga avgifter deltagar i kostnaderna för nya färjor, vilket icke var fallet då »Trelleborg» byggdes, bör förhandlingar om kostnadsfördelningen vara i huvudsak avslutade, innan en ny färja beställes. Vid dessa förhandlingar kan nya synpunkter på färjematerielens beskaffenhet och på ekonomin komma fram. Med hänsyn härtill kan det vara lämpligt, att färjetyper icke nu definitivt fixeras. Däremot är det synnerligen angeläget att statens järnvägar får ett investeringsanslag, vilket ger möjlighet för statens järnvägar att med en enligt styrelsens uppfattning erforderlig bakgrund föra förhandlingar med grannförvaltningarna.

### Departementschefen

I sin framställning om investeringsanslag för budgetåret 1961/62 upp- tog järnvägsstyrelsen ett belopp av 3 mkr för beställning av en ny tåg- färja. Vid anmälan av styrelsens äskanden i årets statsverksproposition (bil. 28) uttalade jag, att jag inte var beredd att på grundval av det föreliggande materialet ta ställning till förslaget om denna färja.

Järnvägsstyrelsen har numera inkommit med ytterligare material för frågans bedömning. Behovet av en ny färja är i första hand föranlett av att kapacitetsgränsen för överföring av godsvagnar på leden Trelleborg—Sassnitz i stort sett är uppnådd, vilket tidvis lett till stockningar av järnvägs- vagnar, särskilt på den svenska sidan. Deutsche Reichsbahn avser visserligen att — sannolikt med början år 1963 — under viss del av året sätta in en ny, stor färja på leden. Om den nu förutsebara trafikökningen på leden fortsätter är dock detta kapacitetstillskott icke tillfyllest, utan ytterligare överföringskapacitet måste tillkomma snarast möjligt för att transportefterfrågan på denna färjled skall kunna tillgodoses.

Dessutom föreligger för den av SJ drivna färjeleden Malmö—Köpen-

hamn ett behov att hålla en tillfredsställande reserv för den tid den ordinarie färjan är på varv och för inträdande störningar på linjerna Trelleborg—Sassnitz och Hälsingborg—Helsingör. Detta reservbehov gör sig starkare gällande allt eftersom trafiken ökar.

Järnvägsstyrelsen anser, att för enbart leden Trelleborg—Sassnitz en ny storfärja av samma typ som »Trelleborg» skulle vara att föredra. Kostnaderna för en sådan färja har uppskattats till 30 mkr. En sådan färja utlöser emellertid behov av ett nytt och dyrbart färjläge i Trelleborg. Med hänsyn härtill och till behovet av ökad kapacitetsreserv för linjen Malmö—Köpenhamn är järnvägsstyrelsen närmast böjd för att förorda en något mindre färja, som uppskattats kosta ca 25 mkr. Det slutliga ställningstagandet till frågan om färjans storlek anser järnvägsstyrelsen bära bero på utgången av förhandlingar, som styrelsen skall föra med de Danske Statsbaner och Deutsche Reichsbahn.

För egen del vill jag framhålla, att färjtrafiken på ifrågavarande leder tillgodoser för landets näringsliv viktiga transportbehov. Dessutom är det för SJ:s ekonomi av stor betydelse att järnvägens färjtransporter kan skötas på ett tillfredsställande sätt. Betydelsen ligger till väsentlig del i den trafik, som färjrorelsen tillför järnvägens landsträckor. Enligt min mening har järnvägsstyrelsen anfört bärande skäl för att en ny tåg färja bör anskaffas. Jag tillstyrker därför, att styrelsen bemyndigas att lägga ut beställning på en ny färja. Bemyndigandet bör omfatta en färja av den typ, för vilken järnvägsstyrelsen angivit kostnaden till 25 mkr. Därest förhandlingarna med grannförvaltningarna skulle leda till att en större färja bör byggas, förutsätter jag att ärendet på nytt underställes Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning med hänsyn till de för dagen icke överblickbara investeringar i ett nytt färjläge, som en sådan färja för med sig.

Någon ökning av investeringsramen för SJ under budgetåret 1961/62 i anledning härav bör enligt min mening ej vidtagas, utan projektet torde för nästa budgetår bära finansieras genom att anslaget Rullande materiel och sjöfartsmateriel förstärkes med erforderligt belopp från dispositionsanslaget.

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att järnvägsstyrelsen må bemyndigas att utlägga beställning å en ny tåg färja.

Till vad föredragande departementschefen under punkterna 1—2 hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämmer, behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:  
*Jan Thyberg*