

Nr 814

Av herr Nelander, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 81, angående vissa anslag för budgetåret 1963/64 till statens järnvägar m. m.

I proposition nr 81 hemställes att järnvägsstyrelsen bemyndigas utlägga beställning på en ny tåg färja för leden Trelleborg—Sassnitz. Ett dylikt bemyndigande lämnade riksdagen redan 1961, då tre miljoner kr. anslogs för projektering av en sådan färja. Därvid framfördes två alternativ: dels en större färja, kostnadsberäknad till 30 miljoner kr. och avsedd endast för nämnda led, dels en något mindre kombinationsfärja, som även skulle kunna tjänstgöra som reservfartyg på leden Malmö—Köpenhamn. Kommunikationsministern tillstyrkte då och riksdagen beslöt i enlighet därmed bemyndigande att lägga ut beställning å den mindre färjan, varvid dock förutsattes att om man efter ny prövning skulle komma fram till att fördelarna med en större färja övervägde, ärendet på nytt skulle underställas Kungl. Maj:t och riksdagen.

Redan då uttalades i en motion, att den mest rationella lösningen vore en fyrspårig färja med liknande utrymme för godsvagnar och bilar som färjorna »Trelleborg» och »Sassnitz» och att ett uppskjutande av principbeslutet om en dylik färja enligt motionärernas uppfattning skulle verka hämmande för utvecklingen av Trelleborg—Sassnitz-leden och därmed även inverka menligt på våra handelsförbindelser med kontinenten.

M/S Trelleborg har visat sig vara ett högeffektivt transportmedel vad både gods och passagerare beträffar. Godstrafiken har emellertid under dessa år ökat i ännu högre grad än tidigare, vilket framgår av nedanstående uppställning av antalet överförda godsvagnar och motorfordon:

År:	Antalet överförda godsvagnar:	Antalet överförda motorfordon:
1953	28 463	6
1960	93 292	7 726
1961	105 978	8 841
1962	121 500	7 001
jan. 1963	8 883	
febr. 1963	10 478	

Ökningen av godstrafiken har skett, trots att man på grund av otillräckligt tonnage inte kunnat driva trafikvärvningen alltför hårt. Överföringen av

godsvagnar har under det senaste halvåret oftast rört sig mellan 350 och 400 per dygn. I skrivande stund finnes på vår sydligaste trafiksektion en stockning av ca 800 vagnar, trots att en viss omledning måst göras över Danmark.

Det anförda torde visa att det är synnerligen angeläget att en beställning å ännu en storfärja för denna led utlägges med det allra snaraste, så att den kan insättas i trafik under år 1965. Det alternativ som järnvägsstyrelsen nu framlagt om en större färja — 10 meter längre och med ca 60 meter större spårlängd än M/S Trelleborg — vill jag därför tillstyrka. Ombyggnad av det norra färjeläget i Trelleborg till en kostnad av fem miljoner kr. är nödvändig härför.

Järnvägsstyrelsen synes ha för avsikt att i den nya färjan göra passage-rarutrymmet något mindre. För närvarande och på grund av kända förhållanden är resandetrafiken å leden inte av så stor omfattning. Men en förändring härutinnan kan ske ganska snabbt. Under år 1961, då utflyktsresorna var av särskilt stor omfattning, uppgick resandeantalet å leden till ca 250 000. Under 1962 såldes av de s. k. sjötursbiljetterna ca 11 000. En ytterligare nedsättning i priset för dessa dagsresor tur och retur skulle säkert än mer öka resandeantalet, vilket kan ske praktiskt taget utan några extra kostnader för SJ.

Det av departementschefen framkastade förslaget att i beräkningarna ta med en färjetyp, avsedd endast för godstransporter, kan ej rekommenderas. Den nya färjan måste givetvis tillsammans med M/S Trelleborg och i alternering med M/S Sassnitz kunna utföra de reguljära personturerna. Redan till sommaren får Östtyskland en ny färja, som enligt förljudande är avsedd för Warnemündeleden sommartid men eljest kan sättas in på Sassnitz-leden. SJ skulle i skiftningen med tyska färjor bli satt i efterhand, om den nya färjan inte skulle få tillräckligt passagerarutrymme för att kunna utföra personturerna. De summor, som kan inbesparas genom en väsentlig nedskärning av passagerarutrymmet eller byggandet av en ren godsfärja, skulle vid en uppgång av resandetrafiken snabbt kunna förbytas i stora förluster.

Av det ovan anförda torde framgå att den nya färjan måste förses med erforderligt utrymme även för passagerare, så att man vid varvsöversyn och i beredskap för haveririsker på så sätt har ännu en svensk färja att sätta in i dessa turer förutom M/S Trelleborg.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen i anledning av proposition 81 angående be-
myndigande att anskaffa en ny tåg färja för leden Trelle-
borg—Sassnitz i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till
känna ovan angivna synpunkter beträffande den nya fär-
jans kapacitet.

Stockholm den 2 april 1963

Eric Nelander