

Nr 79

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1963/64 till statens järnvägar m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Vid sin anmälan i årets statsverksproposition av frågorna om driftbidrag till statens järnvägar och om underskott å statens järnvägars fond (proposition nr 1, bilaga 8, punkterna 98 och 105) anförde departementschefen, att 1953 års trafikutredning framlagt förslag som berörde frågeställningar av stor räckvidd inom svensk trafikpolitik. Beredningen av hithörande spörsmål, innefattande även frågan om driftbidraget till SJ, beräknades bli slutförd i sådan tid att en proposition kunde föreläggas vårriksdagen. I avbidan härpå föreslogs att de båda anslagen till SJ:s drift skulle i rikstatsförslaget uppföras med preliminärt beräknade belopp av samma storlek som för innevarande budgetår. I avbidan på en särskild proposition i ämnet beräknades sålunda 80 mkr. till driftbidrag till statens järnvägar och 50 mkr. till underskott å statens järnvägars fond.

Beredningen av frågan om riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken har ej kunnat slutföras i sådan tid, att proposition i ärendet kan framläggas inom den för anslagspropositioner stadgade tiden. Med hänsyn härtill har Kungl. Maj:t numera i propositionen nr 81, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 1 mars 1963, tagit upp frågan om anslagen till SJ:s drift för nästa budgetår till separat behandling. I propositionen anmäles också två frågor om komplettering av SJ:s investeringsplan för budgetåret 1963/64.

1:o) **Driftbidrag till statens järnvägar.** Kungl. Maj:t har i propositionen nr 81 (punkt 1, s. 2—5) föreslagit riksdagen att till driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1963/64 anvisa ett anslag av 80 000 000 kr.

Anslaget är i gällande riksstat uppfört med 80 mkr.

Järnvägsstyrelsen har hemställt att driftbidraget skall höjas till 170 mkr. (s. 3 och 4).

Departementschefen har anfört följande.

»Såsom jag inledningsvis anfört har beredningen av det omfattande frågekomplexet rörande riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken ännu

inte hunnit helt slutföras. Jag räknar emellertid med att proposition i ämnet skall framläggas under vårsessionens slutskede för att kunna behandlas av riksdagen under dess höstsession.

Med hänsyn till det anförda torde även för nästa budgetår få bibehållas nuvarande provisoriska system med dels ett driftbidrag, vilket täcker en del av underskottet för de trafiksvaga järnvägslinjerna, dels ett anslag för att täcka skillnaden mellan å ena sidan inkomster och driftbidrag och å andra sidan driftutgifter och fulla avskrivningar.

Jag föreslår att anslaget till driftbidrag för budgetåret 1963/64 uppföres med ett oförändrat belopp av 80 mkr. Vad gäller storleken av anslaget till täckning av underskottet föreligger självfallet en betydande osäkerhet i förutsägelser som göres lång tid före det aktuella verksamhetsåret. För ett trafikföretag med en omsättning av ca 1 700 mkr. per år kan även relativt små avvikelser från förutsättningarna för prognosen i fråga om kostnadsnivå, trafikomfattning m. m. ge beloppsmässigt stora utslag i driftresultatet. Enligt järnvägsstyrelsens bedömning skulle behovet av underskottsanslag för nästa budgetår — vid ett driftbidrag om 80 mkr. — uppgå till storleksordningen 50 mkr. Jag ansluter mig härtill och förordar således att anslaget uppföres med 50 mkr., vilket innebär oförändrat belopp jämfört med innevarande budgetår.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Spellingsson* och *Enarsson* (I: 659) och den andra inom andra kammaren av herr *Hedin m. fl.* (II: 813), i vilka hemställts att riksdagen måtte till Driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1963/64 anvisa ett anslag av 50 000 000 kr.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen I: 659.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förslag innebär, att driftbidraget till statens järnvägar för nästa budgetår upptages med samma belopp som i gällande riksstat eller 80 mkr. I sammanhanget har departementschefen meddelat att tidigare aviserat förslag rörande driftbidraget och därmed sammanhängande frågor troligen inte hinner föreläggas riksdagen i sådan tid att behandlingen härav kan ske under vårsessionen.

I anledning av Kungl. Maj:ts förslag har i de båda likalydande motionerna I: 659 och II: 813 yrkats att anslaget till driftbidrag för nästa budgetår måtte upptagas med ett till 50 mkr. reducerat belopp. Motionärernas förslag överensstämmer med yrkande, som utskottet senast vid fjolårets riksdag haft att ta ställning till och då avvisat. Utskottet får därför hänvisa till sina därvid gjorda uttalanden om anslagets syfte och vill sålunda erinra om att anslaget är avsett att bl. a. ge utrymme för vissa taxepolitiska åtgär-

der samt att det inte enbart eller främst knutits till driften av de trafiksvaga bandelar, som kan betraktas som nedläggningsbara. Vidare må framhållas, att en nedräkning av bidragsanslaget på kort sikt närmast torde medföra en ökad belastning på anslaget för täckning av underskott å statens järnvägars fond och således inte leder till någon finansiell besparing. Under hänvisning till anförda förhållanden avstyrker utskottet motionerna i fråga.

Utskottet får sålunda hemställa,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 659 och II: 813, till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1963/64 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 80 000 000 kr.

2:o) **Underskott å statens järnvägars fond.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 2, s. 5), som innebär en oförändrad anslagsanvisning, hemställer utskottet,

att riksdagen må för *Statens järnvägars fond* för budgetåret 1963/64 å driftbudgeten under utgifter för statens kapitalfonder, statens affärsverksfonder, upptaga ett underskott av 50 000 000 kr.

3:o) **Utvidgat bemyndigande att anskaffa en ny tågfarja.** Kungl. Maj:t har (punkt 3, s. 5—10) föreslagit riksdagen medgiva att järnvägsstyrelsen bemyndigas att i enlighet med vad i statsrådsprotokollet anförts utlägga beställning på en ny tågfarja.

I propositionen 1961: 96 angående tillägg till investeringsplanen för statens järnvägar föreslogs bl. a., att järnvägsstyrelsen skulle erhålla bemyndigande att beställa en ny tågfarja. Denna avsågs i första hand för trafiken på sträckan Trelleborg—Sassnitz (TS) men skulle även kunna tjänstgöra som reserv på linjen Malmö—Köpenhamn (MK). Sedan riksdagen bifallit förslaget (SU 98, rskr. 266), bemyndigade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen den 26 maj 1961 att beställa ifrågavarande farja.

Järnvägsstyrelsen har hemställt att bemyndigandet att utlägga beställning på en ny tågfarja måtte utvidgas till att gälla antingen en kombinationsfarja eller en storfärja av modifierad »Trelleborgs»-typ. (s. 6—9).

Departementschefen har anförut följande.

»I sin framställning år 1961 om en ny tågfarja framlade järnvägsstyrelsen två alternativ rörande färjans storlek och användning. Det ena avsåg en större farja, kostnadsuppskattad till 30 mkr., för trafik enbart på leden Trelleborg—Sassnitz. Det andra alternativet omfattade en något mindre

s. k. kombinationsfärja, som även skulle kunna tjänstgöra som reservfärja på leden Malmö—Köpenhamn. Kostnaden för sistnämnda färja uppskattades till 25 mkr.

Vid min anmälan av ärendet i proposition 1961:96 tillstyrkte jag att styrelsen skulle bemyndigas att lägga ut beställning på den mindre färjan. Jag förutsatte därvid att, därest förhandlingarna med grannförvaltningarna de Danske Statsbaner och Deutsche Reichsbahn skulle leda till att en större färja borde byggas, ärendet på nytt underställdes Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning med hänsyn till de icke överblickbara investeringar i ett nytt färjeläge, som en sådan färja kunde medföra.

Järnvägsstyrelsens förhandlingar med grannförvaltningarna är ännu ej slutförda. Styrelsen anser emellertid att under tiden sedan år 1961 flera förutsättningar ändrats till förmån för en storfärja. Bl. a. bedömes numera det av en ny storfärja föranledda behovet av hamninvesteringar i Trelleborg kunna avsevärt begränsas. Styrelsen räknar nu med att det norra färjeläget kan för ca 5 mkr. byggas om så att det passar såväl nuvarande storfärjor och »Starke» som en ny storfärja. Med hänsyn till de ändrade förutsättningarna har styrelsen inför slutfasen i förhandlingarna med grannförvaltningarna hemställt att beställningsbemyndigandet skall utvidgas till att avse antingen den tidigare avsedda kombinationsfärjan eller en storfärja.

Jag tillstyrker att styrelsen lämnas det begärda förhandlings- och beställningsbemyndigandet. Då de nuvarande färjornas passagerarkapacitet synes vara utnyttjad i ringa grad, bör dock styrelsen enligt min mening jämväl undersöka möjligheterna att tillgodose det ökade transportbehovet på färjeleden Trelleborg—Sassnitz genom en färja avsedd enbart för gods-transporter. Bemyndigandet för styrelsen bör alternativt omfatta även beställning av en dylik godsfärja.

Enligt min mening är det angeläget att utvecklingen av den berörda internationella godstrafiken icke hämmas av bristande färjkapacitet. Järnvägsstyrelsen bör därför verka för att förhandlingarna med grannförvaltningarna slutföres utan dröjsmål.

Vad jag nu förordat föranleder ej behov av ändring i mina tidigare förslag beträffande investeringsanslag och medelsförbrukningsram för budgetåret 1963/64 under statens järnvägars fond.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehaft en inom andra kammaren av herr *Nelander* väckt motion (II: 814), vari hemställt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna i motionen angivna synpunkter beträffande den nya färjans kapacitet.

Beträffande de skäl som motionären anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet. Kungl. Maj:ts förslag innebär att av riksdagen lämnat bemyndigande att utlägga beställning på en ny tågfärja vidgas till att avse anlingen den tidigare avsedda kombinationsfärjan, en storfärja eller en färja avsedd enbart för godstransporter.

I motionen II: 814 har framhållits att den nya färjan måste förses med erforderligt utrymme även för passagerare. I anledning härav vill utskottet erinra om att det i propositionen begärda förhandlings- och beställningsbemyndigandet innefattar bl. a. färja med passagerarutrymmen. Utskottet förutsätter också att de olika alternativen omsorgsfullt prövas och att hänsyn därvid tages till alla omständigheter av betydelse för det slutliga ställningstagandet. Med hänsyn bl. a. härtill har utskottet funnit sig kunna godtaga Kungl. Maj:ts förslag beträffande omfattningen av det begärda bemyndigandet och avstyrker följaktligen bifall till motionen II: 814.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må medgiva att järnvägsstyrelsen bemyndigas att i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 1 mars 1963 anförts utlägga beställning på en ny lågfärja;

II. att motionen II: 814 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

4:o) **Ny transportorganisation för fraktstycke-godstrafiken.** Kungl. Maj:t har (punkt 4, s. 10—13) föreslagit riksdagen att till Ytterligare investeringar för järnvägar m. m. för budgetåret 1963/64 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kr.

Järnvägsstyrelsen har hemställt att investeringsramen för budgetåret 1963/64 ökas med 12 mkr. och att samma belopp anvisas i anslag för nämnda budgetår (s. 10 och 11).

Departementschefen har anfört följande.

»Enligt järnvägsstyrelsens plan för omorganisation av fraktstycke-godstrafiken skall landet indelas i 32 s. k. knutpunktstrafiken med var sin huvudort, knutpunkt. Direkta järnvägsvagnar skall frakta godset mellan knutpunkterna och även mellan andra stationer med tillräckligt godsunderlag. Vad gäller övriga stationer skall godset uppsamlas till och spridas från knutpunkten i resp. områden med lastbil eller järnvägsvagn. Övre Norrland skall dock betjänas enbart av järnvägstrafik med Ånge som knutpunkt.

Omorganisationen syftar till att minska hanteringsarbetet och vagnåtgången och därigenom sänka järnvägsföretagets kostnader för transporter. Samtidigt eftersträvas att förbättra servicen bl. a. genom snabbare

transporter. En viss sådan förbättring kan förväntas även för Övre Norrland genom dels kortare transporttider mellan Ånge och sydligare stationer, dels minskat antal omlastningar inom området.

För att omorganisationen skall kunna genomföras behöver ett 20-tal godsmagasin på knutpunktsstationerna om- eller tillbyggas. Investeringsutgifterna för ändamålet uppgår enligt järnvägsstyrelsens beräkning till 18 mkr. varav 12 mkr. erfordras under nästa budgetår.

Vad gäller lastbilstransporterna sysselsättes redan nu ett antal lastbilar och släpfordon i statens järnvägars kretstrafik. Dessa fordon, vilka i huvudsak tillhandahålles av dotterföretag till SJ, kommer även i den nya organisationen att tas i anspråk för styckeodstrafiken. Knutpunktstrafiken kräver emellertid en ökad insats av vägfordon. Enligt vad jag inhämtat avser järnvägsstyrelsen att ta upp överläggningar med företrädare för privata åkeriföretag om transportuppdrag för ifrågavarande trafik.

Under det fortsatta planeringsarbetet förutsätter jag att järnvägsstyrelsen ingående undersöker möjligheterna att för Övre Norrlands del skapa en effektivare transportorganisation för fraktstyckeodset. Bl. a. bör därvid prövas om en uppdelning lämpligen bör ske i flera knutpunktstrafikområden, som i viss utsträckning även betjänas av lastbilstransporter.

Järnvägsstyrelsen planerar att genomföra knutpunktstrafiken från den 1 juli 1964.

Den nya transportorganisationen, som utgör ett led i de samlade ansträngningarna att modernisera järnvägsföretaget och skapa bättre balans i dess ekonomi, bör enligt min mening genomföras snarast möjligt. Jag tillstyrker likaledes styrelsens förslag om om- och tillbyggnad av godsmagasin. Medelsförbrukningen härför under budgetåret 1963/64 beräknar jag i likhet med järnvägsstyrelsen till 12 mkr., med vilket belopp investeringsramen bör ökas. Jag förordar därjämte, att ett anslag å samma belopp anvisas för nästa budgetår under rubriken Ytterligare investeringar för järnvägar m. m.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehått,

dels en inom andra kammaren av herr *Asp* väckt motion (II: 787), i vilken hemställts att riksdagen vid ett positivt ställningstagande till propositionen nr 81 måtte uttala den rekommendationen, att statens järnvägar vid genomförandet av sitt program till knutpunktstrafik skall bereda privata åkerier tillfälle att bli engagerade i de i samband härmed tillkommande landsvägstransporterna;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sundin m. fl.* (I: 658) och den andra inom andra kammaren av herr *Gustafsson* i Kärby *m. fl.* (II: 812), i vilka hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna vad i motionerna anförts beträffande dels samarbete mellan enskilt näringsliv och statliga transportföre-

tag på fraktstyrekegodstrafikens område, dels fraktstyrekegodstrafikens organisation i övre Norrland;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Kronstrand* (I: 657) och den andra inom andra kammaren av herrar *Berglund* och *Enskog* (II: 810), i vilka hemställts att riksdagen måtte uttala att den vid SJ föreslagna omläggningen av styckekegodstrafiken i riktning mot utökad lastbilstrafik ej bör få medföra att de genomsnittliga frakttaxorna höjs utan att så förfares att — vid fastställande av frakttaxornas storlek — godstrafiken beräknas ske i samtrafik mellan godsvagn och lastbil med obrutna och i princip oförändrade taxor;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Eric Carlsson* (I: 656) och den andra inom andra kammaren av herr *Boo* (II: 811), i vilka hemställts att riksdagen måtte besluta att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 81 samt i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i motionerna anförts;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Billman* och *Eric Gustaf Peterson* (I: 145) och den andra inom andra kammaren av herr *Berglund m. fl.* (II: 171), i vilka hemställts att riksdagen måtte hemställa hos Kungl. Maj:t att anmoda SJ att ompröva sin taxepolitik, så att vid godstransport från och till spårlösa järnvägsstationer samma frakttaxa tillämpas som vid järnvägstransporter.

Beträffande de skäl som motionärerna anført till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna II: 787, II: 812, II: 810, I: 656 och II: 171.

Utskottet. Som ett led i de samlade ansträngningarna att modernisera statens järnvägar och skapa bättre balans i företagets ekonomi föreslås i förevarande proposition att, i huvudsaklig överensstämmelse med ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag till omorganisation av fraktstyrekegodstrafiken, landet skall indelas i 32 s. k. knutpunktsområden med var sin huvudort, knutpunkten. Trafiken mellan områdena skall som regel gå på järnväg med direkta vagnförbindelser mellan knutpunkterna. Gods till och från ett område avses skola uppsamlas till respektive distribueras från knutpunkten med lastbil eller, där biltransport inte är lämplig, med järnvägsvagn.

För erforderliga om- och tillbyggnader av godsmagasin i samband med omorganisationen äskas för nästa budgetår ett investeringsanslag om 12 mkr.

Den föreslagna omorganisationen synes utskottet ändamålsenlig och torde innebära ej oväsentliga rationaliseringsmöjligheter. Med hänsyn härtill och med beaktande jämväl av järnvägsstyrelsens uttalande om att genom den intensifierade samordningen järnväg—bil en förbättring av transporttiderna samt bättre service och transportkvalité åsyftas, biträder utskottet för sin

del förslaget. Utskottet, som följaktligen avstyrker motionerna I: 656 och II: 811, med yrkande om avslag å propositionen och begäran om ytterligare utredning m. m., får beträffande vissa i övrigt motionsledes väckta frågor anföra följande.

I motionen II: 787 har yrkats att riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition måtte uttala att statens järnvägar vid genomförandet av sitt program till knutpunktstrafik skall bereda privata åkerier tillfälle bli engagerade i de i samband härmed tillkommande landsvägstransporterna. Vidare har i motionerna I: 658 och II: 812 yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna vad i motionerna anförts beträffande dels samarbetet mellan enskilt näringsliv och statliga transportföretag på fraktstycke-godstrafikens område, dels ock ifrågavarande gods- trafikens organisation i övre Norrland. Utskottet vill i anledning härav erinra om att departementschefen i propositionen framhållit att knutpunktstrafiken kräver en ökad insats av vägfordon samt att järnvägsstyrelsen avser upptaga överläggningar med företrädare för privata åkeriföretag om transportuppdrag för ifrågavarande trafik. Vidkommande den nya organisationens utformning för övre Norrlands del har departementschefen förklarat sig förutsätta att järnvägsstyrelsen ingående undersöker möjligheterna att därvidlag skapa en effektivare transportorganisation. Bl. a. borde sålunda prövas om en uppdelning lämpligen bör ske i flera knutpunktsområden, i viss utsträckning betjänade även av lastbilstransporter. De sålunda gjorda uttalandena, vilka utskottet för sin del vill kraftigt understryka, torde i förening med järnvägsstyrelsens i det föregående åberopade uttalande om förbättrad service och transportkvalitet innebära att motionärernas önskemål i det närmaste får anses tillgodosedda. Motionerna i fråga synes därför icke böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I de båda likalydande motionerna I: 657 och II: 810 har hemställts att riksdagen måtte uttala att den föreslagna omläggningen av stycke-godstrafiken i riktning mot utökad lastbilstrafik ej bör få medföra att de genomsnittliga frakttaxorna höjs. Enligt motionärerna bör i stället det förfarandet tillämpas att — vid fastställande av frakttaxornas storlek — godstrafiken beräknas ske i samtrafik mellan godsvagn och lastbil med obrutna och i princip oförändrade taxor. Härjämte har i de vid början av årets riksdag väckta motionerna I: 145 och II: 171 hemställts att riksdagen måtte hemställa hos Kungl. Maj:t att anmoda SJ ompröva sin taxepolitik så att vid godstransport från och till spårlösa järnvägsstationer samma frakttaxa tillämpas som vid järnvägstransporter.

De av motionärerna anförda skälen framstår i och för sig som välgrundade. Utskottet har dock för sin del funnit sig icke böra göra något annat uttalande i dessa frågor än att det förutsätter att järnvägsstyrelsen i den mån så befinnes möjligt beaktar de i motionerna anförda synpunkterna. Vidare vill utskottet erinra om att riksdagen torde få tillfälle att pröva

förevarande frågor i samband med behandlingen av den i statsverkspropositionen aviserade propositionen om den framtida trafikpolitiken m. m. Under hänvisning till anförda förhållanden avstyrkes motionerna i fråga.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 656 och II: 811, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, till *Ytterligare investeringar för järnvägar m. m.* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1963/64 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kr.;

II. att motionerna I: 656 och II: 811, såvitt de avser skriftelse till Kungl. Maj:t, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att motionen II: 787 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

IV. att motionerna I: 658 och II: 812 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

V. att motionerna I: 657 och II: 810 icke må av riksdagen bifallas;

VI. att motionerna I: 145 och II: 171 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 april 1963

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, Bergman, Axel Johannes Andersson, Virgin, fru Wallentheim, herrar Mårtensson, Nils Theodor Larsson, Källqvist, Thorsten Larsson, Holmberg och Hjorth; samt

från andra kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Gustafsson i Stockholm, Svensson i Stenkyrka, Blidfors, Nilsson i Göingegården, fru Lewén-Eliasson, herr Svensson i Ljungskile, fröken Olsson, herrar Johansson i Norrköping, Carbell, Gustafsson i Kårby, Löfroth, Berg och Neland.

Reservationer

1) vid *punkten 1* (Driftbidrag till statens järnvägar) av herrar *Virgin, Holmberg, Staxäng* och *Nilsson* i Göingegården, vilka ansett att utskottet bort tillstyrka motionerna I: 659 och II: 813 samt att därför

dels det stycke i utskottets yttrande, som på s. 2 börjar med »I anledning» och på s. 3 slutar med »i fråga», bort ha följande lydelse:

»I motionerna I: 659 och II: 813 har yrkats att förevarande anslag begränsas till 50 mkr. Under hänvisning till de skäl som motionärerna anfört härför får utskottet tillstyrka att anslaget begränsas till det av motionärerna förordade beloppet.»

dels ock utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 659 och II: 813, till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1963/64 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 50 000 000 kr.»

2) vid *punkten 3* (Utvidgat bemyndigande att anskaffa en ny tågfarja) av herr *Nelander*;

3) vid *punkten 4* (Ny transportorganisation för fraktstycke-godstrafiken) av herr *Löfroth*.