

## Nr 787

Av herr Asp, 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 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t bland annat framlagt förslag till ny transportorganisation inom SJ för fraktstyckegodstrafiken, s. k. knutpunktstrafik. För om- och tillbyggnad av godsmagasin i samband med denna omorganisation äskas ett anslag av 12 mkr. för budgetåret 1963/64.

Departementschefen uttalar i propositionen, att den av SJ planerade knutpunktstrafiken kommer att kräva en ökad insats av vägfordon. Utöver de fordon som av SJ:s dotterföretag redan nu användes i den s. k. kretsrafiken och vilka fordon är avsedda att tas i anspråk även för knutpunktstrafiken kommer ytterligare landsvägsfordon att bli erforderliga. Enligt vad departementschefen inhämtat, avser järnvägsstyrelsen att ta upp överläggningar med företrädare för privata åkeriföretag om transportuppdrag för knutpunktstrafiken.

Frågan om ersättningstrafikens anordnande vid järnvägsnedläggelse m. m. har tidigare aktualiserats i skilda sammanhang och här må erinras om de synpunkter som näringslivets trafikdelegation och yrkesbilismens organisationer i denna fråga redovisade i framställning till kommunikationsministern den 15 augusti 1961. I framställningen framhöll organisationerna bland annat följande:

För att minska riskerna för en oekonomisk överdimensionering eller eljest felaktig inriktning av transportapparaten på landsvägssidan är det av särskild vikt, att i varje nedläggningsärende ingående prövas vilka trafikföretag, som skola svara för den nödiga ersättningstrafiken. Grunden för prövningen bör utgöras av en fri tävlan mellan olika företag med intresse för trafiken. I regel blir det fråga om vissa omläggningar av den verksamhet som de företag, SJ:s eller enskilda företag, bedriva i ett av nedläggningen berört område. Det finns också fall, då de redan verksamma företagen, genom att svara för en ny ersättningstrafik, få ett avsevärt förbättrat kapacitetsutnyttjande till fördel för den totala transportekonomin i området. Ofta rör det sig om mindre godsmängder eller så få passagerare, att ersättningstrafiken kan utföras utan att större nyinvesteringar behöva företags. Organisationerna äro därför av den uppfattningen, att såväl SJ som lämpliga enskilda buss- och droskföretag, godsbillinjer, mjölklinjer, åkerier och transportförmedlingsföretag böra beredas möjlighet att på grundval av tillgängligt siffermaterial rörande det förväntade transportbehovet utarbета

alternativa förslag till ersättningstrafikens ordnande. Därvid böra möjligheterna till samverkan mellan SJ och enskilda trafikföretag noga prövas. Däremot är det enligt organisationernas mening icke riktigt, att statens järnvägar, därför att de tidigare haft hand om den spårbundna trafiken inom ett område, skall ha någon förtur, när det gäller att ombesörja ersättningstrafiken. Statens järnvägar synes också i sitt eget ekonomiska intresse böra avstå från att åtaga sig sådan trafik i bygder, där andra tidigare utövat buss-, drosk- och lastbilstrafik, och på sådana håll, där det kan visas, att trafiken på ett rationellare och mera ekonomiskt sätt kan utövas av enskilda företag.

För att här anförda synpunkter skola bli tillräckligt beaktade, synes vid nedläggningsärendenas behandling kontakt böra tagas på ett tidigt stadium inte endast med direkt berörda större trafikanter och enskilda trafikföretag utan jämväl med den yrkesmässiga trafikens organisationer.

Vad här anförts rörande nedläggningsärendena gäller jämväl i frågor angående partiell nedläggning av trafiken på trafiksvaga järnvägar, d. v. s. vid nedläggning av enbart person- eller godstrafiken på viss linje liksom vid nedskärning av turtätheten på linjer i samband med att lokal järnvägstrafik helt eller delvis ersättes med landsvägstrafik.

Efter remissbehandling överlämnade sedermera Kungl. Maj:t — den 28 september 1962 — framställningen till järnvägsstyrelsen för beaktande.

De synpunkter, som sålunda kommit till uttryck och även vunnit Kungl. Maj:ts gillande i nedläggningsfrågorna, synes även vara tillämpliga i fråga om landsvägstrafikens anordnande i samband med den planerade knutpunktstrafiken. I enlighet härmed synes till ett eventuellt bifall till förslaget om den nya transportorganisationen inom SJ för fraktstycke-godstrafiken och därmed sammanhängande äskande om anslag av 12 mkr. för om- och tillbyggnader av godsmagasin böra fogas ett uttalande om önskvärdheten av att privata åkerier bereds tillfälle att bli anlitade i den utbyggda landsvägstrafik, som kommer att anordnas inom ramen för den nya knutpunktstrafiken.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

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 bli engagerade i de i samband härmed tillkommande landsvägstransporterna.

Stockholm den 25 mars 1963

*Einar Asp*