

Nr 812

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

(Lika lydande med motion nr 658 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 81 föreslås ett anslag om 12 milj. kr. för investeringar i samband med en planerad omorganisation av statens järnvägars fraktstycke- och godstrafik. Enligt förslaget skall landet indelas i 32 s. k. knutpunktsområden med var sin huvudort — knutpunkt. Direktgående 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. Omorganisationen berör endast i mindre omfattning övre Norrland, vilket område skall betjänas enbart av järnvägstrafik med Ånge som knutpunkt. Enligt departementschefens förslag förutsättes järnvägsstyrelsen emellertid i det fortsatta planeringsarbetet undersöka en effektivare transportorganisation för fraktstycke- och godset även i denna landsända. Omorganisationen syftar till att minska hanteringsarbetet och vagnåtgången, vilket bör leda till såväl bättre transportekonomi som bättre service för kunderna genom bl. a. snabbare transporter.

Den nya transportorganisationen kommer i huvudsak att baseras på biltransporter med de s. k. knutpunkterna som huvudorter. Utöver de lastbilar, som under senare år i ökad utsträckning kommit till användning som komplement till järnvägstrafiken, kommer den nya organisationen att förutsätta en ökad insats av vägfordon. Delvis skall alltså en ny transportorganisation byggas upp. Såsom anföres i bl. a. motion II:512 vid årets riksdag är det angeläget, att den nya transportorganisationen i största möjliga utsträckning samordnas med den trafikapparat som, ofta i privat regi, finns i resp. områden. Det transportarbete det här är fråga om synes enligt vår uppfattning vara av den karaktär att det utgör ett naturligt komplement till det transportarbete som utföres av den på de flesta håll väl utvecklade enskilda åkeri- rörelsen. I den mån det inom resp. områden finns en väl organiserad transportapparat torde det ur samhällsekonomisk synpunkt ställa sig fördelaktigare att bygga ut denna — och därvid få ett bättre utnyttjande av dess fasta kostnader — än att inom ramen för den statliga trafikorganisationens verksamhetsområde bygga upp en helt ny transportapparat, vilken i vissa fall t. o. m. kan antas minska transportunderlaget för de redan etablerade

företagen inom transportverksamheten. I andra fall kan det te sig naturligt att transportverksamheten bedrivs i SJ:s eller dess dotterföretags regi. Avgörande för den anpassning som här måste ske är enligt vår mening att man får en i förhållande till det totala transportbehovet så effektivt och snabbt anpassningsbar transportapparat som möjligt.

Den nya organisationen kommer i många avseenden att innebära genomgripande förändringar vad gäller upphämtning och avlämning av gods. Det är givetvis önskvärt att man i största möjliga utsträckning söker hämta resp. avlämna godset hos resp. kunder, men i de fall detta inte är möjligt, måste sådana åtgärder vidtagas att de lokala kunderna ges en rimlig service vad gäller uppsamling resp. avhämtning av gods. Detta gäller behovet av såväl skyddade uppställningslokaler som rimliga expeditionstider. Den nya transportorganisationen får inte leda till sämre service än den man tidigare haft, t. ex. när godset transporterats med järnväg. I den mån sådana servicecentraler inte kan anordnas i anslutning till befintliga buss- och järnvägsstationer bör man enligt vår mening även på detta område undersöka möjligheterna till samarbete med lämpliga institutioner inom det enskilda näringslivet, t. ex. på landsbygden den enskilda handeln.

Vad slutligen gäller fraktgodsstycketrafikens organisation i övre Norrland är det enligt vår uppfattning beklagligt, att föreliggande förslag inte synes medföra några väsentliga förbättringar för denna landsända. I likhet med vad som anföres i propositionen finner vi det angeläget att möjligheterna till sådana förbättringar särskilt beaktas under det fortsatta planeringsarbetet. Vårt lands näringsliv är i hög grad beroende av att ett tillräckligt befolkningsunderlag kan upprätthållas i de norrländska delarna av vårt land. En relativ försämring av samhällets transportservice, dvs. i förhållande till de förbättringar som kommer till stånd i andra delar av landet, skulle ytterligare försämrade möjligheterna att i dessa bygder ge en samhälls-service som faller sig naturligt för invånarna i övriga delar av landet.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av proposition nr 81 måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i motionen anförts

a) beträffande samarbete emellan enskilt näringsliv och statliga transportföretag på fraktstyckegodstrafikens område,

b) beträffande fraktstyckegodstrafikens organisation i övre Norrland.

Stockholm den 2 april 1963

Einar Gustafsson
i Kårby

Jan-Ivan Nilsson
i Tvärålund

Johannes Antonsson

Anders Dahlgren

Einar Larsson

Thorbjörn Fälldin