

## Nr 81

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa anslag för budgetåret 1963/64 till statens järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 1 mars 1963.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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

1. För budgetåret 1963/64 äskas anslag till driftbidrag till statens järnvägar och till underskott å statens järnvägars fond med oförändrade belopp om 80 resp. 50 mkr.

2. 1961 års bemyndigande för järnvägsstyrelsen att beställa en ny tåg-färja föreslås utvidgat till att omfatta antingen en storfärja för trafik enbart på linjen Trelleborg—Sassnitz eller en mindre färja som även kan tjänstgöra som reserv på linjen Malmö—Köpenhamn.

3. Förslag framlägges till ny transportorganisation inom statens järnvägar för fraktstyckegodstrafiken, s. k. knutpunktstrafik. För om- och tillbyggnader av godsmagasin i samband med omorganisationen äskas ett anslag av 12 mkr. för budgetåret 1963/64.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 1 mars 1963.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HOLMQVIST, ASPLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med cheferna för finans- och socialdepartementen — frågor om *vissa anslag för budgetåret 1963/64 till statens järnvägar m. m.* samt anför följande.

Vid min anmälan i årets statsverksproposition av frågorna om driftbidrag till statens järnvägar och om underskott å statens järnvägars fond (bil. 8 p. 98 och 105) anförde jag, 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 föreslog jag att de båda anslagen till SJ:s drift skulle i riksstatsförslaget 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 anholder jag att nu få ta upp frågan om anslagen till SJ:s drift för nästa budgetår till separat behandling.

I det följande avser jag också att anmäla två frågor om komplettering av SJ:s investeringsplan för budgetåret 1963/64.

**[1] Driftbidrag till statens järnvägar**

	Anslag	Nettoutgift
1961/62 .....	80 000 000	80 000 000
1962/63 .....	80 000 000	
1963/64 (förslag) .....	80 000 000	

I enlighet med de riktlinjer som angivits i proposition 1958: A 77<sup>1</sup> har statens järnvägar sedan budgetåret 1958/59 erhållit ett årligt driftbidrag som kompensation i viss utsträckning för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Driftbidraget har utgått med 100 mkr. för ettvarvt av budgetåren 1958/59 och 1959/60 samt med 80 mkr. för ettvarvt av budgetåren 1960/61—1962/63.

### *Järnvägsstyrelsen*

I skrivelse den 30 augusti 1962 har järnvägsstyrelsen föreslagit, att driftbidraget skall höjas till 170 mkr. Styrelsen anför i huvudsak följande.

Inkomsterna av SJ:s rörelse under budgetåret 1961/62 utgjorde 1 562 mkr. inklusive det av statsmakterna anvisade driftbidraget om 80 mkr. Utgifterna uppgick till 1 428 mkr. före avskrivningar. Driftöverskottet blev därmed 134 mkr. För avskrivningar togs i anspråk 191 mkr. varför ett underskott om 57 mkr. uppkom, att jämföras med ett underskott om 20 mkr. budgetåret 1960/61. Efter en räntefot av 4,75 % uppgick räntan på det i medeltal disponerade statskapitalet under budgetåret 1961/62 till 105 mkr., varför underskottet om hänsyn icke togs till driftbidraget totalt kan beräknas till 242 mkr., att jämföras med 202 mkr. för budgetåret 1960/61.

Genom det av 1958 års B-riksdag i princip godtagna driftbidraget har statens järnvägar avsetts få möjlighet att på ett riktigare sätt än förut anpassa taxorna till kostnads- och konkurrensförhållandena på det trafikstarka järnvägsnätet. Förutsättningar skulle härigenom skapas för en friare konkurrens mellan de olika transportmedlen. I avvaktan på statsmakternas omprövning av bidragsfrågan i samband med ställningstagande till 1953 års trafikutrednings förslag har bidragsfrågan lösts provisoriskt. De i driftbidrag hittills utgående beloppen har endast delvis täckt de för motsvarande prestationer beräknade underskotten.

1953 års trafikutredning har ingående behandlat frågan om i vilken utsträckning statens järnvägar bör kompenseras för driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna. Utredningen framhåller härvid bl. a. att intäkterna från de trafiksvaga järnvägslinjerna icke täcker kostnaderna för dessa linjers trafikering. Detta medför, i den mån SJ måste göra taxepålägg på sina bärkraftiga linjer för kostnadsutjämning, risker för avledning av transporter till konkurrerande transportmedel, vilken icke betingas av deras tekniska och kommersiella överlägsenhet. Detta kostnadsutjämnings-system mellan affärsbanenätet och de trafiksvaga järnvägslinjerna kan icke längre godtagas ur vare sig järnvägsekonomisk eller samhällsekonomisk synpunkt. Utredningen har därför funnit att driftbidraget till statens järnvägar i princip bör helt täcka underskottet av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikering.

Bidragsbehovet för budgetåret 1963/64 har av utredningen prognostice-

<sup>1</sup> Prop. 1958: B 1 bil. 8, SU B 6 p. 3, Rskr B 74.

rats till 151 mkr. Med beaktande av de efter beräkningstillfället inträffade höjningarna av kostnads- och taxenivåerna har styrelsen beräknat behovet till 170 mkr. Styrelsen framhåller att de fortlöpande förändringarna i löne-, pris- och taxenivåerna dessutom gör en slutjustering av de årliga bidragen nödvändig.

Då de driftbidrag, som beviljats under den hittillsvarande provisorieperioden, endast delvis täckt underskotten på de trafiksvaga järnvägslinjerna, har det icke varit möjligt för SJ att i önskvärd omfattning genomföra den avsedda anpassningen av taxorna till kostnads- och konkurrensförhållandena på affärsbanenätet. Särskilt under de senaste åren har utrymmet för den avsedda taxepolitiken varit snävt. Styrelsen erinrar om att driften av de trafiksvaga linjerna icke är den enda form av underskotts- trafik, som statens järnvägar alltjämt har att ombesörja. Även viss kortväga trafik på affärsbanenätet är olönsam.

Järnvägsstyrelsen har vidare i skrivelse till riksrevisionsverket den 26 november 1962 framlagt en prognos för SJ:s driftresultat under budgetåret 1963/64. Härvid har förutsatts i stort sett oförändrad pris- och lönenivå, person- och godtrafik exklusive lapplandsmalm av oförändrad omfattning samt en ökning av transporterna av lapplandsmalm vid nu gällande taxenivå. Inkomsterna, exklusive driftbidraget, har upptagits till 1 585 mkr., driftutgifterna till 1 480 mkr. och avskrivningarna till 205 mkr. Underskottet skulle således bli 100 mkr. exklusive driftbidrag och räntekostnader.

I en inom järnvägsstyrelsen den 26 februari 1963 gjord kommentar till kalkylen har anförts, att det inte nu är möjligt att med någon större grad av säkerhet bedöma hur det allmänna kostnadsläget kommer att utvecklas t.o.m. budgetåret 1963/64. Likaså är konjunkturutvecklingen och dess inverkan på SJ:s trafik under nämnda period mycket vanskelig att förutsäga. Med hänsyn till osäkerheten på såväl inkomst- som utgiftssidan synes det dock realistiskt att räkna med att SJ:s underskott kan bli av storleksordningen 130 mkr. före driftbidrag.

#### *Departementschefen*

Såsom jag inledningsvis anförts 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.

Beträffande anslaget till täckning av underskottet under statens järnvägars fond gör jag hemställan under nästföljande punkt. Här hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1963/64 å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 80 000 000 kr.

## [2] Underskott å statens järnvägars fond

	Anslag	Nettoutgift
1961/62 .....	50 000 000	50 000 000
1962/63 .....	50 000 000	
1963/64 (förslag) .....	50 000 000	

### *Departementschefen*

Under återopande av vad jag anfört under föregående punkt hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att 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] Utvidgat bemyndigande att anskaffa ny tåg färja

I propositionen 1961: 96 angående tillägg till investeringsplanen för statens järnvägar föreslogs bl. a., att järnvägsstyrelsen skulle erhålla bemyndigande att beställa en ny tåg färja. 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 färja.

*Järnvägsstyrelsen*

I skrivelse den 25 januari 1963 har järnvägsstyrelsen redogjort för den aktuella situationen beträffande frågan om anskaffandet av en ny tåg färja.

Järnvägsstyrelsen erinrar om att styrelsen i sin framställning den 16 februari 1961 om anslag till ny tåg färja uttalade, att en ytterligare storfärja av typ »Trelleborg» skulle kräva stora investeringar i en helt ny färjehamn i Trelleborg. Med hänsyn bl. a. härtill ansågs en något mindre färja vara att föredraga. Denna skulle kunna användas på både TS- och MK-lederna med utnyttjande av befintliga färjelägen. Kostnaderna för en sådan färja förutsattes uppgå till 25 mkr. Styrelsen framhöll emellertid att nya synpunkter kunde framkomma på färjematerielens beskaffenhet och ekonomi. Man borde därför avvakta att definitivt fixera färjetypen.

Järnvägsstyrelsen erhöll sedermera bemyndigande att beställa en kombinationsfärja för TS- och MK-lederna. I propositionen i ärendet förutsatte departementschefen, att därest förhandlingarna med grannförvaltningarna skulle leda till att en större färja borde byggas, ärendet på nytt skulle underställas Kungl Maj:ts och riksdagens prövning med hänsyn till de då icke överblickbara investeringarna för ett nytt färjeläge, som anskaffandet av en större färja skulle föra med sig.

Sedan järnvägsstyrelsen erhöll nämnda bemyndigande har förutsättningarna för en bedömning av lämplig färjetyp i vissa avseenden ändrats.

Uttalanden i samband med den danska Stora Bält-kommissionens förslag innebar, att Stora Bält-bron sannolikt skulle kunna vara färdig år 1975. Vidare har de danska och svenska Öresundsdelegationerna i sitt betänkande framhållit, att en kombinerad bro över Öresund också skulle kunna vara färdig vid denna tidpunkt.

Dessa och andra bedömningar tyder på att den tid, som svenska färjor kan behöva göra en för tågtrafiken väsentlig insats på MK-leden, kan bli kortare än som ansågs år 1961. Utgår man från att Stora Bält-bron blir färdig först, bör då friställda danska tåg färjor kunna sättas in på MK-leden. När en kombinerad bro över Öresund är byggd, behövs inga tåg färjor på denna led.

Bygges en storfärja för TS-leden kan man erhålla erforderligt svenskt kapacitetstillskott på MK-leden genom att dit överflytta de gamla svenska småfärjorna »Konung Gustaf V» och »Drottning Victoria» så länge de kan hållas i tjänst samt även »Starke» om dess kapacitet inte behövs på TS-leden. Vissa kompletteringsarbeten erfordras dock på dansk sida om »Starke» skall kunna utnyttja sina tre spår på MK-leden. Genom viss ombyggnad för en uppskattad kostnad av 5 mkr. skulle fartyget även kunna tjänstgöra som ersättare för »Malmöhus».

De stora färjelägeinvesteringar på svensk sida, som anskaffandet av ytterligare storfärjor till TS-leden tidigare ansetts föra med sig, har senare visat sig kunna och även bära avsevärt begränsas. Det nuvarande mindre

färjeläget i Trelleborg (det norra färjeläget) kan ombyggas till att passa såväl de stora färjorna som »Starke». Kostnaden för ombyggnad av det norra läget har uppskattats till 5 mkr. Ombyggnaden förutsättes gjord när de äldsta färjorna tagits ur trafik på TS-leden och i varje fall i samband med att en fjärde storfärja insättes på leden.

Tidigare har det ansetts möjligt att endast under särskilt gynnsamma väderleksförhållanden gå in till det norra läget med storfärjor. Den ökade förtrogenheten med »Trelleborgs» manöveregenskaper har emellertid fört med sig att det svenska fartygsbefälet nu förklarar sig kunna normalt taga in fartyget i läget även utan bogserhjälp. Med bogserhjälp kan trafiken upprätthållas även under besvärliga förhållanden. Den tyska storfärjan »Sassnitz» har efter ombyggnad visat sig ha fått bättre manöveregenskaper än »Trelleborg», varför icke heller denna färja borde ha svårigheter att gå in i norra läget i Trelleborg.

Deutsche Reichsbahn har framfört tanken, att färjorna på TS-leden längre fram i tiden skulle göras väsentligt större än »Trelleborg» och »Sassnitz». Detta skulle kräva nya färjehamnar på bägge sidor. En sådan möjlighet talar också för att man, om det med hänsyn till trafikens tillväxt kan undvikas, icke nu bör planera en ny färjehamn i Trelleborg för dagens storfärjor till en kostnad, som kan uppskattas till minst 30 mkr.

Förutsättningarna är således nu gynnsamma att på väsentligt enklare sätt än som förutsågs år 1961 skaffa acceptabla dubbla färjelägen för de nuvarande och de närmast kommande storfärjorna.

Med hänsyn till här berörda förhållanden har utöver kombinationsfärjeförslaget av år 1961 även ett storfärjealternativ studerats närmare. Trots kraftigt växande trafik har en förlängd utredningsfrist kunnat erhållas sedan det visat sig möjligt att kontinuerligt segla fem enkelturer per dygn med vardera »Trelleborg» och »Sassnitz», då bägge färjorna är i trafik.

En ny storfärja skulle kunna göras ca 10 m längre än »Trelleborg» och få ca 65 m större spårlängd. Den skulle få en något mindre passageraravdelning än »Trelleborg». En sådan modifierad storfärja beräknades år 1961 kosta ca 30 mkr. och kombinationsfärjan ca 25 mkr. På grund av ändrade löner och priser sedan år 1961 samt sysselsättningsläget inom varvsindustrien är det svårt att nu angiva ett sannolikt pris för de båda alternativen.

Den snabba ökningen av godstrafiken på TS-leden och på tågfärjelederna över Öresund fortsätter. Kvantiteten järnvägsgods uppgick till 1,9 milj. ton år 1960, 2,2 milj. ton år 1961 och 2,5 milj. ton år 1962. Inräknas även lastbilsgods på tågfärjeleden och andra lastbilsförande leder över Öresund och till Tyskland, blir totalsiffrorna resp. 2,3, 2,6 och (preliminärt) 3,0 milj. ton. År 1970 beräknas godsmängden, i detta fall inklusive bilgods över Kattegatt, enligt Öresundsutredningen ha nått 4,0 milj. ton. Härav kan i enlighet med utredningens material 3,1 milj. ton beräknas vara järnvägsgods.

Ökningstendensen har hittills varit särskilt påtaglig för TS-leden, trots att statens järnvägars försäljningsarbete här i huvudsak inriktats på att utnyttja ledig kapacitet i form av sådana vagnar, som annars skulle överföras tomma. Den tidvis begränsade kapaciteten kan komma att medföra, att en tillfredsställande transportstandard ej skulle kunna hållas, om trafikökningen blir för stor och de hittillsvarande starka variationerna i den dominerande utgående trafikströmmen kommer att bestå. Den överförda godsmängden åren 1960, 1961 och 1962 har varit resp. 860 000, 1 000 000 och 1 160 000 ton.

En förändring i förutsättningarna inträder under maj 1963, då Fågelvägsleden skall tagas i bruk. Detta kommer att påverka godstrafikunderlaget för TS-leden i minskande riktning. Öresundsutredningen har uttalat att det är svårt att bedöma utvecklingen men har baserat sina beräkningar på en successiv minskning av trafikunderlaget på TS-leden av 25 %.

Den nya tyska färjan, som fått namnet »Warnemünde», och som kommer i drift sommaren 1963, har i stort sett samma yttre dimensioner som »Trelleborg» och »Sassnitz» men har på grund av förhållandena i färjelägena på den tysk-danska led, som fartyget skall trafikera sommartid, gjorts trespårig och därigenom fått en mindre kapacitet än som förutsågs inom statens järnvägar år 1961. Deutsche Reichsbahn har vidare meddelat, att »Warnemünde» så vitt kan bedömas, kommer att insättas på TS-leden under vinterhalvåret men i en med åren avtagande omfattning allteftersom trafiken på den tysk—danska leden kommer att öka.

Mellan år 1961 och nu har således flera förutsättningar förändrats till förmån för en storfärja. Viktiga skäl föreligger dock alltså för en kombinationsfärja.

Kapaciteten på de båda Öresundsledningarna, Hälsingborg—Helsingör (HH-leden) och MK-leden, måste ökas. Även här har nämligen den totalt överförda godsmängden på senare år kraftigt ökat: åren 1960, 1961 och 1962 har den varit resp. 1 075 000, 1 190 000 och 1 290 000 ton järnvägsgods. Prognosen blir här i nära lika mån som för TS-leden beroende av Fågelvägsledens inverkan.

Sammanfattningsvis konstaterar järnvägsstyrelsen, att de av styrelsen år 1961 anförda skälen för en ökning av färjekapaciteten alltså gäller, även om genom femtursseglingen på TS-leden viss tidsfrist erhållits. Om man på TS-leden har en ny storfärja, blir det förhållandevis lättare att sätta in stor kapacitet på MK-leden. Om så erfordras kan i detta fall alla icke-storfärjor gå på MK-leden. I kombinationsfärjealternativet kan dock i motsvarande läge även kombinationsfärjan insättas på MK-leden. Med nu rådande förutsättningar är avgörandet mellan storfärje- och kombinationsfärjealternativet för statens järnvägars del i högre grad än tidigare beroende av grannförvaltningarnas inställning till alternativen.

Järnvägsstyrelsen hemställer, att bemyndigandet att utlägga beställning



på en ny tågfärja måtte utvidgas till att gälla antingen en kombinationsfärja eller en storfärja av modifierad »Trelleborgs»-typ.

### *Departemenschefen*

I sin framställning år 1961 om en ny tågfärja framlade järnvägsstyrelsen två alternativ rörande färjans storlek och användning. Det ena avsåg en större färja, 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 godsferja.

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.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva att järnvägsstyrelsen bemyndigas att i enlighet med vad jag anfört utlägga beställning på en ny tåg färja.

#### [4] Ny transportorganisation för fraktstycke godstrafiken

##### *Järnvägsstyrelsen*

I skrivelse den 19 februari 1963 har järnvägsstyrelsen anmält ytterligare medelsbehov för budgetåret 1963/64 för genomförande fr. o. m. den 1 juli 1964 av ny transportorganisation för fraktstycke godstrafiken, s. k. knutpunktstrafik. Styrelsen anför i huvudsak följande.

För att möta konkurrensen om fraktstycke godset har olika åtgärder vidtagits syftande till dels bättre service och höjd transportkvalité, dels effektivare godshantering. Lastpallar och godsbehållare har gjort det möjligt att förenkla emballage och hantering och minskat riskerna för godsskador. Det interna transportarbetet på godsmagasinen har mekaniserats genom anskaffning av gaffeltruckar och andra effektiva hanteringsredskap. Ackordsättning av arbetet i ett antal större godsmagasin har lett till effektivare utnyttjande av personal och materiel. Koncentrering av omlastningsarbetet till ett mindre antal stationer har minskat transporttiderna för stycke godset.

Körningen av lokalgodståg har minskat i samband med att godset i stället köres med lastbil, kretstrafik. Denna har också ökat möjligheterna att betjäna kunderna vid dörren samt medfört att transporttiderna kunnat minskas. Kretstrafiken har ökat järnvägens förmåga att konkurrera om fraktstycke godset.

Genom en intensifierad samordning järnväg—bil, syftande till minskat hanteringsarbete, minskad vagnåtgång, förbättring av transporttiderna samt bättre service och transportkvalité, kan denna konkurrenskraft ytterligare stärkas.

Efter grundliga utredningar med bl. a. kartläggning av trafikströmmarna för fraktstycke gods har en plan utarbetats inom statens järnvägar för en ny transportorganisation för fraktstycke gods, kallad knutpunktstrafik. En liknande transportorganisation tillämpas med goda resultat i flera andra länder, t. ex. Nederländerna, England och Tjeckoslovakien.

Den nya organisationen innebär, att landet indelas i 32 regioner, kallade knutpunktsområden, med var sin huvudort, knutpunkten. Områdena är inte större än att de under dagen (kl. 7—17) kan täckas med biltrafik från sin knutpunkt. Ett undantag utgör övre Norrland, som saknar underlag för uppdelning i knutpunktsområden på grund av de långa avstånden mellan tätorterna och den allmänt sett ringa stycke godsvolymen. Med Ånge som knutpunkt skall området betjänas med järnvägstrafik.

Trafiken mellan de 32 knutpunktsområdena skall som regel gå på järn-

väg med direkta vagnförbindelser mellan knutpunkterna. Gods till och från ett område uppsamlas till resp. distribueras från knutpunkten med lastbil eller, där biltransport inte är lämplig, med järnvägsvagn. Den lokala trafiken inom varje område ombesörjes med samma bilturer eller vagnar som användes vid spridningen och uppsamlingen.

Som knutpunkter har valts sådana stationer, som har stor mängd avsänt och mottaget fraktstyckegod. Genom att dessutom kringliggande områdes gods förmedlas av knutpunkterna ökas trafikunderlaget för direkta vagnförbindelser mellan dessa. De direkta vagnförbindelserna mellan knutpunkterna kompletteras med direkta vagnförbindelser till och från andra stationer med tillräckligt godsunderlag.

Vagnarna mellan knutpunktsområdena skall i största möjliga utsträckning framföras under natten, så att det ankommande godset kan vara tillgängligt för spridning från knutpunkten på morgonen. Likaså skall det under dagen insamlade avgående godset till andra knutpunktsområden kunna lämna knutpunkten samma kväll.

Knutpunktstrafiken ger trafikanterna en klar förbättring: den totala transporttiden minskar och godset kan i viss utsträckning hämtas eller avlämnas vid trafikantens dörr.

Varje kולי fraktstyckegod omlastas med nuvarande transportorganisation i medeltal 1,5 gånger under transporten mellan avsändnings- och beställmestation. Efter införande av knutpunktstrafik väntas antalet omlastningar under transporten minska till i medeltal 1.0 omlastning per kולי.

De direkt mätbara besparingarna består i att personalbehovet minskar med 370 man, antalet behövliga — nu illa utnyttjade — järnvägsvagnar med 3 100 enheter och dragkraftbehovet med 20 lok.

Merbehovet av landsvägsfordon beräknas till 70 lastbilar och 100 släpfordon. De företag, som skall sköta biltransporterna, förutsättes komma att hålla dessa fordon.

För knutpunktstrafiken erfordras ändring eller utbyggnad av 22 magasin till en beräknad totalkostnad av 13 mkr. Till detta belopp skall läggas kostnader om ca 5 mkr. för andel i tre större godsterminaler, vilka endast delvis är motiverade av knutpunktstrafiken. Sammanlagt utgör medelsbehovet för den enbart av knutpunktstrafiken betingade utbyggnaden av godsmagasin således 18 mkr. Härav erfordras 12 mkr. för budgetåret 1963/64.

Nettoförbättringen av statens järnvägars ekonomiska resultat genom införande av knutpunktstrafik beräknas bli 12 å 13 mkr. per år.

Järnvägsstyrelsen hemställer att investeringsramen för budgetåret 1963/64 ökas med 12 mkr. och att samma belopp anvisas i anslag för nämnda budgetår.

### Departementschefen

Enligt järnvägsstyrelsens plan för omorganisation av fraktstycke gods- trafikerna skall landet indelas i 32 s. k. knutpunktsområden 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 stycke godstrafiken. 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 ifrågakvarande trafik.

Under det fortsatta planeringsarbetet förutsätter jag att järnvägsstyrelsen ingående undersöker möjligheterna att för Övre Norrlands del skapa en effektivare transportorganisation för fraktstycke godset. Bl. a. bör därvid prövas om en uppdelning lämpligen bör ske i flera knutpunktsområden, 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.

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

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Björn Schumacher*