

Nr 49.

Av herr **Bergh, Ragnar**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till fraktlindring för kalk m. m.

I årets statsverksproposition upptages under nionde huvudtiteln förslagsanslaget till fraktlindring för kalk m. m. med oförändrat belopp, 275 000 kronor. Enligt riksräkenskapsverkets budgetredovisning för 1942/43 ha utgifterna sagda år uppgått till 315 184: 26 kronor.

Bestämmelserna rörande utdelning av dessa bidrag återfinnas i Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 7 juni 1940 (nr 492/1940) och förutsättas gälla oförändrade även för budgetåret 1944/45. Enligt punkt 2 i detta brev utgår vid längre frakt å järnväg än 250 km bidraget med 10 öre per 100 kg och vid fall av trafik över flera järnvägar efter något modifierade grunder. Dock gäller som huvudregel, att trafikanten i de fall bidrag förutsättes har att själv vidkännas en fraktkostnad i fråga om järnväg med minst 60 öre per 100 kg och där transport ifrågakommer från station belägen inom något av de fyra nordligaste länen till station inom något av dessa län med minst 60 och högst 75 öre per 100 kg.

Dessa bidragsgrunder äro så utformade, att de verka förhållandevis gynnsamt för sådana jordbrukare, som ha sina gårdar belägna nära järnvägsstation. I de många fall åter, där användningsorten är avlägsen från järnvägsstationen, ter sig situationen annorlunda. Om avståndet icke är större än att hemforslingen lämpligen kan ske med egen hästskjuts, kan ju saken ordnas utan mera kännbara kontanta utlägg. I de fall däremot, där forslingen från järnvägsstationen på grund av väglängden *måste* ske med lastbil, kommer en mycket väsentlig del av den totala fraktkostnaden att falla just på landsvägsfrakten, och i dessa fall borde med hänsyn till föreliggande behov av detta jordförbättringsmedel en justering av den nu gällande bidragsformen övervägas, eftersom därigenom en intensifiering av ifrågavarande befintliga jordbruk skulle befrämjas.

Till stöd för denna uppfattning torde följande siffersammanställning kunna tjäna. Den utgör ett utdrag ur normaltaxan för godsbefordran med lastautomobil i beställningstrafik. Därvid anmärkes, att taxan i Norrbottens och Jämtlands län för närvarande ligger 2 % och i Västernorrlands län 5 % över normaltaxan.

Tar man några stickprov ur uppgifterna i följande tabell, så visar det sig, att medan en beställare med sin egendom belägen i omedelbar närhet av järnvägsstationen enligt punkt 6 i omnämnda brev har att för 2 ton kalk vidkännas en järnvägsfraktkostnad av maximalt 15 kr., kommer en beställare

Väglängd	Fraktkostnad enligt normaltaxa per					
	1 000 kg	2 000 kg	3 000 kg	4 000 kg	5 000 kg	6 000 kg
10 km	12:40	14:80	17:60	21:20	24:70	28:20
20 »	17:40	20:90	24:90	29:80	34:90	39:80
30 »	21:90	26:30	31:30	37:00	42:60	45:20
40 »	25:90	31:20	37:10	43:80	50:40	57:60
50 »	29:90	35:90	42:70	50:40	58:20	65:80
60 »	33:70	40:50	48:20	55:90	63:60	70:40
70 »	37:60	45:10	53:70	62:30	70:20	78:30
80 »	41:40	49:70	59:10	68:60	78:00	86:30
90 »	45:30	54:30	64:60	74:90	85:30	94:30
100 »	49:00	58:80	70:10	81:30	92:40	102:30
För varje påbörjad mil därutöver tilläggas	2:90	3:60	4:20	4:80	5:60	6:10

med användningsorten belägen på 2 mils avstånd att därest hemfrakten sker med lastbil få vidkännas en total fraktkostnad av omkring 36 kronor. Har han 4 mil till stationen, blir fraktkostnaden för samma kvantitet cirka 46, vid 6 mil cirka 56 kr. och vid 10 mil cirka 74 kr., även när någon procentuell förhöjning av normaltaxan icke skett.

En justering synes sålunda böra ske efter den grundsatsen, att större hänsyn än f. n. tages till den totala fraktkostnaden. En lämplig utgångspunkt synes därvid vara att låta en gynnsammare bidragsform träda i tillämpning i de fall, då användningsortens avstånd från närmaste järnvägsstation är så stort, att en hästskjuts icke lämpligen på en dag hinner till och från stationen, d. v. s. cirka 20 km. Man observerar, att redan vid denna väglängd blir — vid det valda exemplet — i händelse lastbil användes landsvägsfrakten dyrare än järnvägsfrakten. Detsamma blir fallet, om kvantiten är 3 ton. Större med lastbil engångsfraktade kvantiteter synes man i detta sammanhang knappast behöva räkna med, då bilar med större kapacitet mera sällan torde för detta ändamål komma i fråga på de vägar, om vilka här är tal.

Skulle man effektivt vilja befrämja en intensifiering av här ifrågavarande jordbruk i den mån så låter sig göra med tillhjälp av reducering av järnvägsfrakterna å kalk, kunde man sålunda överväga att rentav låta fraktfrihet i fråga om järnväg inträda redan vid den punkt, då landsvägsfrakten enligt gällande taxor överstiger den enligt kungörelsens nuvarande lydelse reducerade järnvägsfrakten. En annan utväg, som dock ej åstadkomme samma rättvisa, vore att låta det 100-procentiga bidraget till järnvägsfrakten inträda vid en något större väglängd från järnvägen och låta en något mindre kraftig reduktion inträda vid 20-kilometers gränsen. I ett sådant fall erhöles man en tämligen jämnlöpande skala genom att vid ett avstånd av 21—29 km reducera i punkt 6 andra stycket ifrågavarande brev angivna självkostnader för järnvägsfrakten med 50 %, vid avstånd 30—39 km med 75 % och vid avstånd från och med 40 km med 100 %.

Under avbidan på vilka ekonomiska konsekvenser en efter ovan angivna

riktlinjer utformad justering av nuvarande bidragsgrunder skulle medföra, torde det vara lämpligt att låta en förstärkning av anslaget begränsa sig upp till vad som faktiskt åtgått under budgetåret 1942/43, d. v. s. i runt tal 315 000 kronor.

Under hänvisning till vad ovan anförts hemställes sålunda,

dels att anslaget till fraktlindring för kalk m. m. upptages med ett från 275 000 till 315 000 kronor förhöjt belopp,

dels ock att i punkt 6 andra stycket i Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 7 juni 1940 angående statsbidrag till fraktavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov angivna grunder för bidragets tillgodonjutande utformas i huvudsaklig överensstämmelse med ovan angivna riktlinjer.

Stockholm den 17 januari 1944.

Ragn. Bergh.