

Nr 171

Av herr **Berglund m.fl.**, angående statens järnvägars taxor för gods-transporter.

(Lika lydande med motion nr 145 i Första kammaren)

Den tilltagande konkurrensen på transportmarknaden efter det andra världskriget har föranlett statens järnvägar att alltsedan år 1946 genom egen lastbilstrafik söka förbättra dess service och förbilliga driften och därigenom öka järnvägens konkurrenskraft.

Denna lastbilstrafik hade från början en mera likabetonad karaktär men har successivt utökats, så att den i stort sett omfattar större delen av statens järnvägars trafikområde. Ett stor antal privata lastbilsrörelser över hela landet har under åren från 1946 förvärvats. De lastbilsrörelser, statens järnvägar nu äger, drives i aktiebolagsform och utgör var för sig en enhet.

Den viktigaste uppgiften enligt järnvägsstyrelsens mening är att i de fall, där det är ekonomiskt lämpligt, ersätta järnvägstrafik med lastbilstrafik eller driva den som kompletteringstrafik med järnvägen. Det pågår f. n. en genomgripande strukturanpassning inom järnvägsdriften.

Av den SJ-anslutna trafiken har SLAB:s verksamhet varit den dominerande och anges i årets statsverksproposition år 1961 motsvara nära 60 % av trafikintäkterna. Årsomsättningen under de senaste tio åren har mer än fördubblats, nämligen från 13,8 miljoner kr. år 1951 till 35,6 miljoner kr. år 1961. SLAB:s verksamhet är enligt järnvägsstyrelsen mycket nära förbunden med statens järnvägar och anses numera vara en rörelsegren inom densamma. På grund av detta begär också SJ som huvudman för SLAB, att erforderligt förlagskapital för rörelsens fortsatta utveckling anslås över statens kapitalbudget.

Utan att ha något yrkande beträffande denna sida av verksamheten vill vi emellertid anföra följande.

Genom den strukturförändring i trafikförhållandena SJ åberopar, har ett flertal järnvägar lagts ned och trafiken ersatts med lastbilstrafik. Alltjämt fortgår en sådan omläggning och allt flera orter blir berörda härav. Denna omläggning av trafiken innebär säkerligen ett steg i rätt riktning sett ur rationaliserings- och därmed också ur lönsamhetssynpunkt. Ersättningstrafiken bedrivs i en del fall från s. k. spårlösa järnvägsstationer i anslutning till spårtrafik.

Då ett sådant förhållande inträder, tillämpar emellertid statens järnvägar en helt annan och högre frakttaxa än vid järnvägstrafik. De orter, som sålunda mist sin järnväg och där järnvägstrafiken ersatts med lastbilstrafik, blir på detta sätt missgynnade, och näringslivet på sådana orter får högre fraktkostnader än tidigare. Detta förhållande belyses bäst genom nedan angivna jämförelse mellan taxa till-

lämpad vid anslutningstrafik lastbil-järnväg och odelad järnvägstrafik. Tabellen är utslagsgivande för en ort i Mellansverige, som ligger 230 km från Stockholm och där anslutningstrafiken utgör 32 km. Den övre siffran anger den brutna taxan, den nedre den odelade taxan.

	Småfraktgods				Vanl. fraktstyckegods				
	kg. 1—22	23—33	34—44	45—55	56—60	61—70	71—80	81—90	91—100
frakt kr.	6: 50	7: 75	8: 25	10: —	10: —	11: 50	12: 50	14: —	15: —
kr.	5: 50	6: —	6: 50	7: 50	8: —	9: —	10: —	11: 50	12: 50

För 1 000 kg. betalas i förra fallet kr. 86: 50, i senare kr. 75: 50.

Vad dessa högre frakttaxor betyder rent utvecklingshämmande för berörda orter framgår alltså tydligt. I den lokaliseringspolitik som f. n. bedrivs, räknar man även med frakterna som en icke oväsentlig faktor i näringslivets kostnader. Då därtill kommer att SJ:s lastbilstrafik enligt dess egna uppgifter är mera lönande än den övriga godstrafiken, borde det enligt vårt förmenande finnas utrymme för en ändring av taxepolitiken. Både ur konkurrenssynpunkt och rättvisesynpunkt anser vi därför, att SJ borde ompröva huruvida inte möjligheter finnes att åstadkomma denna ändring.

Med hänvisning till vad här ovan anförts hemställer vi,

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 järnvägsstranporter.

Stockholm den 23 januari 1963

M. Berglund

H. Broberg

C.-G. Enskog

Mac P. Hamrin

Henning Carlsson

i Kalmar

Nr 172

Av herr **Dahlgren m. fl.**, om åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten vid järnvägs korsningar.

(Lika lydande med motion nr 150 i Första kammaren)

Stockholm den 23 januari 1963

Anders Dahlgren

Einar Larsson

Arne Persson

i Borbry

i Heden