

Nr 191.

Av herr **Andersson** i Grimbo, *om fraktlindring vid transport å statens järnvägars automobillinjer för kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov.*

Riksdagen har ända sedan 1908 anvisat anslag till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov. Även i årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t under nionde huvudtiteln uppfört ett änslag för detta ändamål med 600,000 kronor.

Det torde icke vara överdrift att beteckna detta anslag såsom mycket betydelsefullt icke blott för jordbruket genom att underlätta tillgången på ett viktigt jordförbättringsmedel för trakter, som eljest på grund av höga fraktkostnader skulle vara praktiskt taget avstängda från användningen av det samma, utan även för kalkbruken, som tack vare anslaget kunna få betydligt större avsättning för sin vara än som annars skulle vara fallet.

Emellertid har trafikväsendets utveckling medfört, att viss ändring i grunderna för anslagets utgående torde vara befogad. På en del håll inom landet ha statens järnvägar numera anordnat automobillinjer med såväl omnibussar som lastbilar i samtrafik med järnvägen. Utefter linjen Göteborg—Strömstad—Göteborg exempelvis hämtas godset på ett par mils avstånd från vissa stationer för att sedan fraktas på järnvägen. På liknande sätt vidarebefordras godset från järnvägstationerna till mottagarna på statens järnvägars automobillinjer, allt enligt bestämda tariffer.

Om nu kalk för jordbruksändamål skall fraktas från ett kalkbruk i Västergötland till någon plats utefter nyssnämnda järnväg, utgår ej fraktlindring för landsvägsbefordran, varför följden blir, att fraktkostnaden från stationen till bestämmelseorten i många fall blir högre än från kalkbruket till stationen. Härigenom omintetgöres för orter på mera betydande avstånd från järnvägen till stor del den förmån fraktlindringen varit avsedd att bereda. Det synes icke föreligga några svårigheter att tillämpa fraktlindringen även för landsvägsbefordran, då denna, såsom fallet är med statens järnvägars automobillinjer, drives i samtrafik med järnvägen. Ur kontrollsynpunkt t. ex. blir förhållandet alldeles detsamma i båda fallen. Även om dylik samtrafik mellan automobillinjer och järnvägar ännu icke nått en mera allmän utbredning, har den dock i vissa trakter nått en avsevärd omfattning, och systemet synes visa stark tendens till vidare utveckling. Några nya beräkningsgrunder torde icke erfordras för fraktlindringens tillämpning å dylik biltrafik.

På grund av det anförda hemställes alltså,

att riksdagen måste besluta att bestämmelserna om fraktlindring för kalk, kalkstensmjöl och märgel för jordbrukets behov även må tillämpas vid transport å statens järnvägars automobillinjer, då dessa drivas i samtrafik med järnväg.

Stockholm den 20 januari 1929.

Herman Andersson.

•