

Nr 518.

Av herr Andersson i Grimbo m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 270, angående anslag till fraktlindring å jordförbättringsmedel.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 270 hemställes om ett extra förslagsanslag å 600 000 kronor till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobillinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl, mägerl och konstgödsel för jordbrukets behov.

Vid föregående års riksdag föreslogs i motion II: 191, att bestämmelserna om fraktlindring för kalk m. m. för jordbruksändamål, även måtte tillämpas vid transport å statens järnvägars automobillinjer, då dessa drivas i samtrafik med järnväg. Till stöd härför anfördes i huvudsak följande:

»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 järnvägsstationerna 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, varav följdén 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, drivas i samtrafik med järnvägen. Ur kontrollsynpunkt t. ex. blir förhållandet alldeles detsamma i båda fallen.»

Motionen avstogs efter ett avstyrkande utlåtande av jordbruksutskottet, som anförde dels att godstransport i samtrafik med statens eller enskilda järnvägar i stort sett endast avsåge styckegods, och att det enda dåvarande undantaget utgjordes av vissa automobilrouter i Bohuslän, dels att ett insläende på den föreslagna vägen lätt skulle kunna för staten medföra oeräkneliga konsekvenser.

Genom beslut den 13 september 1929 uppdrog Kungl. Maj:t åt lantbruks-
Bihang till riksdagens protokoll 1930. 4 saml. 99 häft. (Nr 513—519.)

styrelsen att verkställa utredning bl. a. huruvida nya trafiktekniska förhållanden påkallade tillägg till gällande regler för bidrags utgående.

Lantbruksstyrelsen har därefter anfört bl. a. följande:

»Kalk är en vara, vars befraktande kan medföra vissa olägenheter, och som därför säkerligen endast med svårighet kan inordnas bland varor, som få transporteras medelst fraktautomobil i allmän trafik. En samlastning mellan kalk och andra varor torde av naturliga skäl icke gärna kunna ske. — — — Stora svårigheter måste också enligt lantbruksstyrelsens förmenande föreligga, att på ett rättvist sätt fastställa regler för fraktlindring i detta fall. Det måste nämligen anses ligga synnerligen nära till hands, att kravet på statsbidrag icke kan begränsas till linjer, som anordnats av statens järnvägar, utan — i likhet med vad fallet varit i fråga om järnvägs-transporter — komma att utsträckas även till trafikleder, som tillkommit på enskilt initiativ. Det synes lantbruksstyrelsen som om här skulle möta stora svårigheter av delvis samma natur, som gjort, att styrelsen icke kunnat framlägga förslag till fraktlindring vid transport sjöledes.»

Ett undantag ansåg sig lantbruksstyrelsen dock böra föreslå för automobilinjen från Övertorneå norrut.

De skäl, som anförts mot fraktbidrag vid transport å statens järnvägars automobilinjer, synas icke övertygande. Anmärkningen att godstransport i samtrafik med järnvägarna i stort sett endast avser stycke gods, kan ju icke tillmätas betydelse i de fall, då nämnda samtrafik även omfattar vagnslast gods, såsom förhållandet är vid statens järnvägars automobilinjer i Bohuslän. Vad lantbruksstyrelsen framhållit om svårigheten att inordna kalk bland varor, som få transporteras medelst fraktautomobil i allmän trafik, och att samlastning mellan kalk och andra varor icke torde kunna ske, förefaller att vara av mindre betydelse, då fraktlindring vid järnvägstransport av kalk endast utgår för vagnslast gods och någon ändring härutinnan icke ifrågasatts. För övrigt är att märka, att kalk redan nu befordras å statens järnvägars automobilinjer. Det är således icke fråga om att införa någon nyhet, utan endast att söka åstadkomma lindring i de nu mycket höga frakterna.

De befarade konsekvenserna ifråga om trafikleder, som tillkommit på enskilt initiativ, synas kunna lämnas ur räkningen. Om här, såsom lantbruksstyrelsen framhåller, svårigheter möta av delvis samma natur som vid sjöfrakter, torde några mera vittgående konsekvenser icke komma att inställa sig. Någon fraktlindring vid transport sjöledes har ju icke beviljats.

Departementschefen har funnit vad lantbruksstyrelsen anfört såsom skäl mot fraktlindring å biltrafiklinjerna i allmänhet, såväl statens som enskilda, avgörande. Beträffande statsbillinjen från Övertorneå norrut föreligga dock enligt departementschefen särskilda förhållanden:

»Den billinje, som här anordnats, utgör direkt ersättning för en genomgående järnvägslinje och de taxor, som tillämpas för billinjen, äro desamma

som gälla vid statens järnvägar. Särskilda skäl tala sålunda för att de fraktlindringar, som må medgivnas för kalk och konstgödsel, utgå jämväl vid transporter å ifrågakvarande billinje. Därigenom att den vanliga järnvägstaxan här tillämpas, krävas inga särskilda regler för fraktlindringens beräkning.»

I och med det undantag, som föreslagits för denna norrländska billinje, har i princip medgivits det berättigade i kravet på fraktlindringens utsträckning till att gälla även transport å statens järnvägars automobilinjer, som drivas i samtrafik med järnvägen. Vad departementschefen yttrar angående lättheten att här tillämpa fraktlindringen, därför att de taxor, som tillämpas för billinjen, äro desamma som gälla vid statens järnvägar, torde icke behöva vara avgörande, så länge ingenting framkommit, som tyder på oöverkomliga svårigheter att beräkna fraktbidraget även vid högre taxor än de vanliga järnvägstarifferna, i vilket fall fraktlindringen väl för övrigt måste anses särskilt av behovet påkallad.

Lantbruksstyrelsen har i sitt utlåtande (sid. 34 prop.) beträffande Torne-dalen förklarat sig anse rättvisa och billighet kräva, att jordbrukarna i dessa orter icke måtte, på grund av att järnväg icke kommit till stånd utan deras trafikförhållanden ordnas på annat sätt, bliva utan den hjälp fraktlindringen innebär. Vi ha för vår del icke något att erinra häremot, men vi anse rättvisa och billighet jämväl kräva, att fraktlindring beviljas för de av oss förordade billinjerna. Några större skiljaktigheter av principiell eller praktisk natur mellan de båda fallen kunna vi icke finna vara för handen.

Med stöd av det anförda få vi alltså hemställa,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 270 måtte besluta, att bestämmelserna om fraktlindring för kalk, kalkstensmjöl, mörgel och konstgödsel för jordbrukets behov även må tillämpas vid transport å statens järnvägars automobilinjer, då dessa drivas i samtrafik med statens järnvägar.

Stockholm den 29 mars 1930.

Herman Andersson.

Oscar N. Olsson.

J. W. Mårtensson.

Cornelius Olsson.

C. Brännberg.

Gustaf Karlsson.

Adolf Wallerius.

Oscar Osberg.