

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