

N:o 44.

Ank. till Riksd. kansli den 26 april 1904, kl. 8 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 8,
i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl.
Maj:t angående priset för månadsbiljetter till tredje
klassen vid statens järnvägar.*

I motionen n:o 252 har herr *M. F. Nyström*, med instämmande af 7 ledamöter i Andra Kammaren, föreslagit, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t icke lämna bifall till järnvägsrådets i dess underdåniga utlåtande den 25 november 1903 angående ny persontariff för statens järnvägar framställda förslag att höja priset för månadsbiljetter till 3:e klass vid statens järnvägar.

Till stöd för detta förslag anför motionären följande:

»I Kungl. Maj:ts proposition angående lån af statsmedel för beredande af tillfälle för arbetare att på landsbygden förvärfva egna hem skiljes mellan rena jordbrukslägenheter och bostadslägenheter, och inbegripas i det sistnämnda slaget äfven sådana bostadslägenheter, som förläggas i städers mer eller mindre omedelbara närhet, men utanför dessas jurisdiktionsområden. Med den stora bostadsbrist, som råder åtminstone i rikets större och största städer, har den kungl. propositionen i denna del väckt stor och allmän tillfredsställelse, i det att man i densamma sett begynnelsen till ett direkt försök att, om ock i ringa mån, lösa städernas bostadsfråga.

Bih. till Riksd. Prot. 1904. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 42 Häft. (N:o 44.) 1

Samtidigt med att denna proposition är föremål för Riksdagens pröfning föreligger emellertid till Kungl. Maj:ts snara afgörande järnvägsrådets förslag till ny persontariff vid statens järnvägar, hvilket, om detsamma i sin helhet af Kungl. Maj:t stadfästes, komme att i väsentlig mån motverka uppkomsten af egna hem i de städers omgifningar, som stå i förbindelse med statsbanenätet.

Vid sidan af förslaget om införande af zontariff samt om afskaffandet af de så mycket missbrukade familjebiljetterna föreslår nämligen järnvägsrådet äfven en väsentlig förhöjning i priset å månadsbiljetter, hvarjämte det föreslår afskaffandet af den rabatt, som hittills lämnats för årsbiljetter. Månadsbiljettpriset för 3:e klass t. ex. från Stockholm till Huddinge, som för närvarande utgör 9 kronor, föreslås af järnvägsrådet höjdt till 12 kronor och för Stockholm till Tullinge föreslås en förhöjning från 15 till 18 kronor. För årsbiljetter är prisförhöjningen ännu mycket högre. En årsbiljett Stockholm—Elfsjö höjes, om järnvägsrådets förslag stadfästes, från 36 till 72 kronor; för Stockholm—Huddinge från 52 till 144 och för Stockholm—Tullinge från 81 till 216 kronor. Det är uppenbart, att, om järnvägsrådets förslag i denna del fastställes, det kommer att högst väsentligt försvåra, om ej helt och hållet omöjliggöra bildning af egnahemskolonier å den i städernas närhet af statens järnvägar genomdragna landsbygden, åtminstone för de arbetare, som i sådana städer hafva sitt arbete och uppehälle. Men det är ej nog med att denna prisstegring af årsbiljetterna kommer att lägga hinder i vägen för skapandet af egna hem i städernas närhet utefter statens järnvägar, den kommer därjämte att verka i hög grad betungande för de arbetare, som i förlitande på de hittillsvarande afgifterna redan uppfört sådana. Enligt uppgift från järnvägsstyrelsens kontrollkontor såldes år 1902 156 3:e klass årsbiljetter till eller från stationer på en omkrets af 25 kilometer kring Stockholm. Huru många af dessa, som köpts af arbetare, är naturligtvis omöjligt att säga, men alla omständigheter tala för att hufvudparten köpts af till arbetsklassen hörande personer. Elfsjö station har ensam bidragit med 40 årsbiljetter och Järfva med 95, och det är en känd sak, att många arbetarefamiljer slagit sig ned på båda dessa platser. För hvarje sådan familj kommer den årliga resekostnaden att höjas med minst 36 kronor; vid dagliga resor för två eller tre familjemedlemmar stiger densamma till 72 resp. 108 kronor utöfver nuvarande belopp. Det är tämligen säkert, att mången arbetarefamilj, som med stora uppoffringar redan bildat eget hem utanför Stockholm eller andra städer, icke ser sig i stånd att klarera denna ökade

utgift, utan god- eller motvilligt realiserar sin bostadslägenhet och återflyttar till staden.

För att ändamålet med den kungl. egnahemspropositionen i hvad den afser bostadslägenheter å den städerna omgifvande landsbygden icke skall förfelas, synes mig därför vara nödvändigt, att prisen på månadsbiljetter för resor å 3:e klass icke höjas utöfver nuvarande belopp samt att den nu beviljade rabatten vid köp af dylika biljetter, gällande för flere månader, bibehålles.

Om man invänder, att detta låga pris icke betäcker trafikknaderna, så är detta kanske riktigt i fråga om årsbiljetterna, men torde däremot ej vara det i fråga om de enkla månadsbiljetterna. Priset för en biljett gällande en månad beräknas nu, enligt en af generaldirektören Nordström till järnvägsrådets underdåniga utlåtande fogad reservation, till 1,2 öre pr kilometer, under det att trafikknaden enligt samma reservation endast belöper sig till 1,13 öre, och längre fram i reservationen uttalar han som sin åsikt, att dessa biljetter helt säkert *framkalla* ett ej ringa antal resor, hvarigenom platsbesättningen ökas, och att därigenom en ren vinst kan antagas uppkomma. I afseende å de enkla månadsbiljetterna synes alltså intet hinder förefinnas mot de nuvarande prisens bibehållande, om sådant af sociala skäl anses vara nödvändigt. Kilometerpriset för en biljett, som gäller 12 månader, beräknas däremot till följd af den hittills åtnjutna rabatten, till endast 0,54 öre, under förutsättning af 2 resor hvarje söckendag. Detta pris medför alltså en förlust, som enligt ofvanstående beräkning af 1,13 öres trafikknad pr kilometer uppgår till 0,57 öre pr kilometer. Den roll denna förlust spelar för persontrafiken i sin helhet blir dock försvinnande liten, då man tager i betraktande, att trafiken å månadsbiljetterna endast utgör omkring 3 procent af *hela närtrafiken*, och att trafiken å årsbiljetterna i sin ordning endast utgör en ringa del af trafiken å månadsbiljetterna. Tager man vidare i betraktande, att det här endast är fråga om årsbiljetter för resor å tredje klass, blir det utan vidare klart, att den ifrågavarande förlusten blir ännu mindre märkbar.

En prisnedsättning, som medför en säker förlust, huru liten som helst, låter dock svårligen försvara sig, om den ej har till syfte att tjäna ett ändamål, för hvilket enligt allas enstämmiga åsikt uppoffringar måste göras. Ett sådant ändamål är utan tvifvel afhjälpan af bostadsnöden i de större städerna och den därmed i nära sammanhang stående egnahemsfrågan. Kungl. Maj:ts egnahemsproposition är ett värtaligt vittnesbörd om denna frågas stora betydelse, och man får af densamma ett lifligt intryck, att knappast några uppoffringar äro för stora för att

föra den till en lycklig lösning. Med den sammanhänger äfven på det närmaste emigrationsfrågan och de i de större städerna högt uppdrifna lefnadskostnaderna, hvilka nödga statens tjänstemän och betjante att alltjämt framkomma med ökade kraf på högre löner för att tillgodose de oundgängliga lefnadsbehofven. Ett fördyrande af järnvägsbiljettprisen är detsamma som att lägga hinder i vägen för dem, som genom en utflyttning vilja förbättra sin ställning, på samma gång det motverkar bemödandet att lefva ett renare och friskare lif, än den stora staden har att erbjuda. Noga sedt, är den ekonomiska synpunkt järnvägsrådet anlagt vid bedömande af denna biljettfråga i nationalekonomiskt hänseende oekonomisk, och säkert är, att den lilla förlust, statens järnvägar kan komma att lida på de nuvarande prisernas bibehållande, många gånger kommer att uppvägas af såväl direkta som indirekta fördelar.

Såsom af det anförda torde framgå, afser denna motion endast månads- och årsbiljetter till tredje klass.»

Det utlåtande af järnvägsrådet, som i motionen omnämnes, gäller ett af järnvägsstyrelsen den 27 februari 1903 afgifvet förslag till ny persontariff vid statens järnvägar. Detta förslag har till bakgrund frågan om införande af zontariff och underlättande af längre järnvägsresor genom billigare biljettpris. Man har härvid skilt mellan *närtrafik* eller resor om högst 100 km. och *fjärrtrafik*. Men i samband härmed har en omfattande utredning af trafikomkostnaderna gjorts. Därvid har angående närtrafiken särskildt tagits i öfvervägande, huruvida ned-sättningar, som för olika ändamål beviljats och som sänkt biljettpriset under medeltrafikkostnaden, borde bibehållas, oaktadt de kunde anses medföra förlust. Härvid har särskild uppmärksamhet fästs vid s. k. familjebiljetter och månadsbiljetter. De förra ha sålts i partier af 30 stycken både för korta och för långa afstånd, men »visat sig gifva anledning till missbruk, i det de begagnas för ändamål, för hvilka de aldrig varit afsedda, såsom för föreningar, emigranttransporter o. d., samt i öfrigt uthyras och utlånas i obegränsad utsträckning». Järnvägsstyrelsen hade föreslagit dessa biljetters bibehållande tills vidare till pris af 2 öre pr km. för hvarje resa. Järnvägsrådet påpekar, att hufvudsyftet med deras bibehållande varit önskvärdenheten af att undvika afgiftsförhöjningar för den del af trafiken mellan städer och kringliggande landsbygd eller mellan tvenne städer, för hvilken månadsbiljetter icke

äro användbara. Nedsättning åt trafikanter, som resa mera sällan, anser järnvägsrådet ej vara af någon större betydelse, om skälig lättnad genom månadsbiljetter beredes dem, som för hvarje eller i det närmaste hvarje dag måste resa mellan staden och en plats på landet, helst om i särskilda fall, »i den mån sådant är möjligt och erforderligt», lokaltåg med lägre afgifter anordnas. På dessa grunder vill järnvägsrådet ersätta de s. k. familjebiljetterna med partibiljetter för minst 20 resor med en kassarabatt af endast 5 procent. Enligt detta förslag skulle påtågigen månadsbiljetterna få ännu större betydelse än hittills för samfärdseln mellan stad och kringliggande landsbygd.

Rörande månadsbiljetterna har ingen afsevärd klagan öfver missbruk försports, men däremot har deras sociala betydelse äfven af myndigheterna betonats. Järnvägsstyrelsen har dock ansett fastställandet af prisen å dem vara af mera underordnad natur och därför böra fortfarande anförtros åt styrelsen samt ifrågasatt ett pris af ordinarie taxans belopp för 12 resor fram och åter eller 24 enkla resor. Järnvägsrådet hemställer om prisets höjning till taxans belopp för 30 enkla resor samt anser priset böra fastställas af Kungl. Maj:t. Järnvägsrådets hufvudskäl för denna höjning är att trafikkostnaderna, som för närtrafiken beräknats till 2,12 öre för personkilometer, böra i det närmaste täckas af biljettpriset äfven vid korta resor. I en afgifven reservation visar emellertid generaldirektör Th. Nordström, att nämnda 2,12 öre böra uppdelas i a) utgifter för vagnsväxling och biljettförsäljning med 0,76 öre, b) utgifter för banbevakning och tågexpedition med 0,23 öre samt c) utgifter för transportmedlens framdragande, underhåll och förräntning med 1,13 öre, och han tillägger, att sistnämnda utgifter äro »de enda, som under *alla* omständigheter af hvarje särskildt slags trafik måste betäckas». Följaktligen kan, enligt hans mening, någon förlust icke sägas uppkomma genom att priset för månadsbiljetter sättes till 1,35 öre för personkilometer (eller lika högt som utgifterna under b) och c) tillsamman), helst som beräkningen grundats på förhållandena år 1901, då i medeltal blott 26 procent af platserna å samtliga tåg voro upptagna.

På grund af denna utredning synes, såsom ock motionären påpekar, intet hinder förefinnas för bibehållande af de nuvarande månadsbiljettpriisen: fastmera borde vid trafik å korta sträckor en betydligt större platsbesättning än 26 procent kunna påräknas och prisen i följd däraf sättas ännu lägre. Emellertid gifves nu en betydlig stigande rabatt å priset för månadsbiljetter, som gälla 2—12 månader, så att årsbiljetter betalas blott med 50 å 44 procent af priset för 12 en-

månadsbiljetter. Härom framhåller motionären, att, då enligt generaldirektör Nordströms uppgifter hela trafiken å månadsbiljetter utgör blott omkring 3 procent af hela närtrafiken, frågans finansiella betydelse blir helt liten, helst om den nuvarande prisbilligheten inskränkes till endast tredjeklassbiljetter.

Ännu mindre betydande i jämförelse med de påräkneliga sociala fördelarna skulle månadsbiljetternas prisbillighet bli för trafikkomsterna, om väglängden begränsades till exempelvis 25 km. eller den väglängd, inom hvilken de allra flesta dagliga resor mellan staden och ett hem på landet torde falla. Åtminstone lärer denna väglängd vara den högsta, som kommer i fråga för dagliga resor mellan hemmet och arbetsplatsen.

Till belysande af de ifrågasatta förhöjningarnas storlek meddelas här en öfversikt af nuvarande månadsbiljettpris dels för *en* månad, dels vid köp af årsbiljett samt af de pris, som föreslagits af järnvägsstyrelsen och af järnvägsrådet, hvilka senare öfverensstämman däruti, att priset för flera månader skulle utan rabatt beräknas efter priset för en månad.

| Nuvarande bestämmelser | | | | Föreslagna bestämmelser | | | |
|------------------------|---|---|---------|-------------------------|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Afstånd i km. | Enkel resa med retur- biljettpris kronor | Månadsbiljettpris vid köp af biljett för | | Afstånd i km. | Enkel resas pris i kronor | Månadsbiljettpris enligt | |
| | | 1 månad | helt år | | | järnvägs- styrelsens förslag | järnvägs- rådets förslag |
| 1—10 | 0,18—0,28 | 6,00 | 3,00 | 1—8 | 0,20 | 4,80 | 6,00 |
| 11—15 | 0,30—0,40 | 9,00 | 4,33 | 9—12 | 0,30 | 7,20 | 9,00 |
| 16—20 | 0,43—0,53 | 12,00 | 5,67 | 13—16 | 0,40 | 9,60 | 12,00 |
| 21—25 | 0,55—0,68 | 15,00 | 6,75 | 17—20 | 0,50 | 12,00 | 15,00 |
| 26—30 | 0,70—0,80 | 17,00 | 7,83 | 21—24 | 0,60 | 14,40 | 18,00 |
| 31—35 | 0,83—0,93 | 20,00 | 8,75 | 25—28 | 0,70 | 16,80 | 21,00 |
| 36—40 | 0,95—1,05 | 22,00 | 9,67 | 29—32 | 0,80 | 19,20 | 24,00 |
| 41—45 | 1,08—1,20 | 24,00 | 10,50 | 33—36 | 0,90 | 21,60 | 27,00 |
| 46—50 | 1,23—1,33 | 25,00 | 11,33 | 37—40 | 1,00 | 24,00 | 30,00 |

Huru bestämmelserna skulle verka å några af de järnvägssträckor, för hvilka månadsbiljetter mest anlåtats, framgår af följande sammanställning:

| Afstånd | Enkel resas pris | | Månadsbiljettpris för 1 månad | | |
|---------------------------------|------------------|------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| | nuvarande | föreslaget | nuvarande | enl. järnvägsstyrelsens förslag. | enl. järnvägsrådets förslag. |
| Stockholm—Liljeholmen 4 km | 0,20 (0,18) | 0,20 | 6,00 | 4,80 | 6,00 |
| Stockholm—Järfva 7 » | 0,25 (0,20) | 0,20 | 6,00 | 4,80 | 6,00 |
| Göteborg—Partilled 9 » | 0,35 (0,25) | 0,30 | 6,00 | 7,20 | 9,00 |
| Malmö—Lomma 10 » | 0,35 (0,28) | 0,30 | 6,00 | 7,20 | 9,00 |
| Malmö—Lund 17 km, räkn. f. 15 » | 0,60 (0,45) | 0,50 | 9,00 | 12,00 | 15,00 |
| Stockholm—Södertälje 38 » | 1,35 (1,00) | 1,00 | 22,00 | 24,00 | 30,00 |

De inom () satta siffrorna angifva priset för enkel resa vid köp af returbiljett d. v. s. half afgift tur och retur.

Af dessa tabeller framgår, såsom ock motionären framhållit, att de ifrågasatta förhöjningarna äro tillräckligt betydande för att afsevärdt försvåra uppkomsten eller bibehållandet af egna hem i närheten af de städer, som stå i förbindelse med statsbanenätet.

På grund häraf får utskottet hemställa, att Andra Kammaren ville med anledning af herr M. F. Nyströms motion för sin del besluta,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att järnvägsrådets i dess underdåniga utlåtande den 25 november 1903 angående ny person-tariff för statens järnvägar framställda förslag att höja priset för månads- och årsbiljetter till 3:e klass vid statens järnvägar i hvad detta förslag gäller resor af begränsad längd icke måtte vinna Kungl. Maj:ts bifall.

Stockholm den 26 april 1904.

På utskottets vägnar:

J. BYSTRÖM.