

N:o 32.

Ank. till Riksd. kansli den 1 maj 1909, kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående af Kungl. Maj:t fastställda tariffer för rabattbiljetter å vissa järn- och spårvägar m. m.

I en till utskottet hänvisad motion, n:o 199, har herr Beckman hemställt, »att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att vid fastställandet af taxor för transporter å sådana af Kungl. Maj:t koncessionerade och för allmän trafik upplåtna järn- och spårvägar, som ombesörja trafiken mellan större städer och i deras närhet belägna samhällen (s. k. förstadstrafik), fastställelse må af Kungl. Maj:t efter pröfning meddelas icke blott såsom hittills å tarifferna för enkla biljetter utan äfven för s. k. rabattbiljetter af olika slag; äfvensom att föreskrift måtte utfärdas därom att beslut om indragning af tåg eller af hållplatser vid dylika järn- och spårvägar skall, efter det befolkningen längs järn- eller spårvägen lämnats tillfälle att yttra sig, underställas Kungl. Maj:ts pröfning och godkännande.»

Såsom skäl härför har motionären anfört följande:

Egnahemsrörelsens stora betydelse ej blott för den enskilde utan ock för samhället i sin helhet har på senare åren vunnit allt allmänare erkännande. Tidigast skedde detta i fråga om skapandet af jordbrukarhem, småbruk på den egentliga landsbygden. Men äfven den gren af egnahemsrörelsen, som sträfvar att åt en befolkning som har

Bih. till Riksd. Prot. 1909. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 31 Häft. (N:o 32.) 1

sitt arbete i städerna bereda möjlighet att utanför dessas hank och stör förvärfva ett eget hem, betraktas numera som en synnerligen viktig samhällsangelägenhet.

Talrika äro de egnahemskolonier, villasamhällen och olika slags förstäder af mera landtlig beskaffenhet som på senare tiden uppvuxit i närheten af flera större städer. Dessa hastigt växande samhällen befolkas af personer tillhörande i ekonomiskt afseende mycket skilda lager. De som i dem vinna egna hem tillhöra icke allenast de burgnare klasserna utan ock i vidsträckt omfattning de mindre bemedlade, hvilka af storstadens dryga hyror och fruktansvärda trångboddhet drifvits att ofta med stora uppoffringar söka sig och sin familj en bostad, som stundom ligger på ganska långt afstånd från deras arbetsplats. Den främsta driffjädern härvid torde i ett flertal fall vara omtanken om det uppväxande släktet. Barnen kunna i dessa förstäder beredas tillfälle till vistelse i det fria, till sol och luft i en helt annan utsträckning än inom det tätare bebyggda stadsområdet. Och äfven för de vuxna yppa sig påtagliga fördelar. Härute kan fabriksarbetaren fylla sina lungor med frisk luft efter en hel dags vistelse i dammfyllda eller af osunda ångor förorenade lokaler. Här kan tankearbetaren få tillfälle att bruka sina muskler i skötandet af en trädgårdstappa med all den tillfredsställelse och det gagn för kroppen sådant arbete för med sig. Och här kan enhvar, som är trött vid stadsbullret och människovimlet, efter slutadt dagsverke finna ostörd hvila i skötet af sin familj.

Dessa fördelar ligga så i öppen dag att man med visshet kan förutse en allt större utveckling af dessa samhällen i städernas närhet. Redan nu har förstadsväsendet tillvuxit på ett sätt, som ingen för tjugu år sedan kunde ana. Stigande hyror och tomtpris inom det egentliga stadsområdet i förening med en modernare uppfattning af hvad som hör till sundhet och trefnad torde säkerligen i en nära liggande framtid än ytterligare påskynda denna utveckling, hvars betydelse i socialt hänseende väl icke lär af någon bestridas.

Första villkoret för att man så skall kunna bo på en annan ort än den där man har sitt dagliga arbete är tydligtvis tillvaron af härför lämpade kommunikationer mellan förstaden och modersamhället. Man måste kunna komma i rätt tid till och från arbetsplatsen, resan får icke taga för lång tid, kostnaderna för densamma få icke vara för höga. Dessa faktorer äro af den art att ingen besluter sig för en utflyttning utan att taga dem med i beräkningen.

Uppenbart är att järnvägarna i närheten af större städer genom denna utveckling af egnahems- och villasamhällen fått en alldeles ny

uppgift att fylla, en uppgift som genom dess nyss antydda stora sociala betydelse måste anses synnerligen viktig. »Förstadstrafiken» kräfver till sin natur särskilda anordningar och måste tillgodoses genom en annan tariffsättning än den s. k. fjärtrafiken. Taxor, tidtabeller, hållplatser m. m. måste afpassas efter denna trafiks säregna beskaffenhet och uppgift.

Såsom man med hänsyn härtill kunnat vänta, har det visat sig att de för den vanliga järnvägstrafiken gällande bestämmelser icke äro fullt tillräckliga för tryggande af en lugn och ostörd utveckling af dessa unga samhällen, för hvilka lämpliga och utan plötsliga omhvälfningar trafikerade »förstadskommunikationer» äro ett livsvillkor. Här ha tydligtvis inträdt nya, af lagstiftaren icke förutsedda förhållanden, hvilka delvis kräva nya bestämmelser, delvis ett förtydligande af redan gifna föreskrifter.

Jag syftar härvid närmast på priset vid de enskilda järnvägarne och vissa spårvägar för s. k. rabattbiljetter (årskort, månadsbiljetter, partibiljetter o. dyl.) äfvensom i viss mån på förhållanden i fråga om tågantal och hållplatser.

Hvad först biljettprisen beträffar, så ha de enskilda järnvägarna i likhet med statens insett, att de lokala persontaxorna i närheten af större städer, exempelvis hufvudstaden, böra och kunna bestämmas efter andra grunder och hållas afsevärdt lägre än vid annan personbefordring. Likaså har det på vissa linjer ansetts lämpligt att för lokaltrafik af detta slag tillämpa enhetstariffer för vissa längre sträckor, oberoende af huru stor del af denna sträcka som befares, en åtgärd hvarigenom tariffsättningen erinrar om vanlig spårvägstrafik.

Nu plägar visserligen i koncessionsvillkoren för järnvägar intagas maximitariffer för enkla biljetter. Och dessa tariffer skola tid efter annan revideras af Kungl. Maj:t för att »lämpas efter sig då förete-
ende omständigheter». Men vid en »förstadsbana» är denna kontroll å enkla biljettpris icke tillfyllest. För det stora flertalet trafikanter å sådana banor är det *rabattbiljetterna* som äro hufvudsaken. Priset å de enkla biljetterna torde för dem spela en jämförelsevis underordnad roll. Det är, för att anföra ett exempel, lätt att inse hvad det betyder, om lokaltaxorna, såsom det nyligen skett vid ett par järnvägar inom hufvudstadens trafikområde, höjas med icke mindre än resp. omkring 30—50 procent. För den befolkning som bosatt sig i de utefter järnvägen belägna orter innebär en sådan höjning en afsevärd ekonomisk missräkning. Och det är likaledes tydligt att en alltför hög tariffering kan lända till skada för en fortsatt utveckling af det ur social

synpunkt — jag tillåter mig att än en gång betona just denna synpunkt — i så hög grad betydelsefulla förstadsbebyggandet.

Nu torde kanske invändas, att det bör ligga i hvarje järnvägsbolags välförstådda intresse att icke genom höjning af biljettprisen hämma eller fördröja en kolonisation, som är ett villkor för utvecklingen af den trafik som är förstadsbanans förnämsta inkomstkälla. Detta är nog riktigt — men endast till en viss gräns. Den tidpunkt inträffar nämligen förr eller senare vid hvarje förstadsbana, då det trafikområde, till hvilket järnvägen först öppnades, blifvit fullt eller till större delen bebyggt. Någon nämnvärd ökning af trafiken från detta område är därefter under vanliga förhållanden icke att förvänta. I dess ställe öppnar järnvägsbolaget nya trafikområden, och det kan då ligga i dess intresse att höja biljettprisen till det nyssnämnda först bebyggda området. Detta kan alldeles särskildt komma att bli en svår frestelse, i händelse bolaget eller dess aktieägare äro intresserade i tomtförsäljningsföretag inom närgränsande områden. Visserligen kunde såsom en följd af en sådan åtgärd tänkas att en utflyttning uppstode från det först bebyggda området. Men det inses lätt att äfven om en person skulle genom försämring af trafikförhållandena tvingas att utflytta, det dock icke kan vara förenligt med hans ekonomi att låta sin förra bostad stå obebodd. Han måste sälja eller uthyra densamma, äfven om det måste ske till underpris; järnvägsbolaget mister ingen trafikant — det är blott den enskilde individen som blir den lidande.

Naturligtvis kunna omständigheterna göra en förhöjning i rabattbiljetternas pris nödvändig för en järnvägs ekonomi, och då måste ju förhöjningen ske. Men då såväl det ursprungliga rabattpriset, som ännu mer än förhöjning i detsamma i så hög grad beröra hela samhällens utveckling, bör uppenbarligen bestämmanderätten icke utan kontroll vara öfverlämnad åt ett affärsbolag. Intet skäl finnes hvarför icke priset på rabattbiljetter, likaväl som de enkla biljettprisen, borde underställas Kungl. Maj:ts pröfning och godkännande. Detta kan så mycket mindre anses som en obillig fordran som ju de enskilda järnvägarna i och genom den af Kungl. Maj:t beviljade koncessionen i vanliga fall måste sägas vara så godt som med monopol utrustade affärsföretag.

Vid statens järnvägar ansågs det i ett tidigare skede tillräckligt att kungl. järnvägsstyrelsen på egen hand utfärdade bestämmelser rörande rabattbiljetter. Men sedan dessas stora betydelse för en viss del af trafiken på senare tid gjort sig allt mera gällande har bestämmanderätten i fråga om dem öfverflyttats till Kungl. Maj:t, som sedan 1905 fastställer äfven rabattarifferna. Något som helst skäl hvarför

de enskilda järnvägarnas rabattpris skulle undandragas liknande kontroll synes mig alls icke föreligga.

Till stort förfång för den enskilde och till skada för ett helt förstadssamhälle kan också en *minskning i tågantalet* under vissa omständigheter verka.

Vid koncessioner för järnvägar med vanlig fjärrtrafik torde bestämmelser om tågens antal icke meddelas, utan öfverlåtes åt vederbörande järnvägsbolag att därmed ordna så som med bolagets fördel kan anses bäst förenligt. I mån af trafikens tillväxt ökar bolaget tågantalet, och skulle af någon anledning ett eller annat tåg indragas, kan detta i allmänhet ske utan nämnvärd olägenhet för trafikanterna, som i regel icke äro i någon högre grad beroende af ett visst antal tåg eller af vissa tågtider. Det torde höra till undantagen, att en person å en dylik järnväg med uteslutande fjärrtrafik företager dagliga resor eller har behof af att vid en viss tid hvarje dag kunna färdas mellan tvenne bestämda platser.

Helt annorlunda ställer sig förhållandet vid en förstadsbana. Å denna förflyttar sig dagligen, på vissa bestämda tider, ett stort antal af förstadsens innevänare fram och tillbaka mellan förstaden och modersamhället, och hvar och en af dem är beroende af det antal tåg, som finnes för att möjliggöra denna förflyttning. En minskning i tågantalet, särskildt vissa tider på dygnet, blir för dessa personer till större eller mindre olägenhet, sänker värdet å fastigheterna inom samhället samt medför därigenom förlust för ägarne till dessa fastigheter; och en indragning af vissa tåg kan rent utaf tvinga till utflyttning från förstadssamhället.

Liknande förluster och svårigheter kunna äfven drabba genom *indragning af hållplatser*. En person har exempelvis byggt ett hus i närheten af en hållplats. Plötsligt dekreteras dess indragning och i stället för ett par minuters stationsväg får personen i fråga mångdubbelt längre väg. Det är osäkert om man kan disponera denna tid och visst är att hans egendom faller i värde.

Den som förvärfvar ett eget hem i ett förstadssamhälle lär väl i flertalet fall svårligen kunna vinna full trygghet, att alla de tåg eller alla de hållplatser, som finnas vid tiden för tomtköpet, också för all framtid bibehållas. Men däremot kan han med fog begära, att icke den kontinuitet i ena som andra afseendet, på hvilken han byggt sina beräkningar, helt plötsligt brytes utan verklig trafikminskning eller andra tvingande skäl, måhända i spekulationssyfte, måhända blott af en nyck för att tjäna bolaget såsom ett påtryckningsmedel mot dess trafikanter

och kanske utan att befolkningen längs banan ens beredts tillfälle att göra sina önskingar hörda.

Af det sagda framgår, att enligt min uppfattning äfven dessa åtgärder — tidtabells upprättande, såväl som indragning af tåg och hållplatser — icke böra få utan kontroll vidtagas blott efter bolagens godtycke. Föreskrifter böra utfärdas som äfven i dessa afseenden uttryckligen ställa af Kungl. Maj:t koncessionerade järnvägar och spårvägar under Kungl. Maj:ts kontroll.

Visserligen föreskrives i de koncessioner, som beviljats sedan midten af 1880-talet, skyldighet för koncessionsinnehafvare »att uppehålla trafiken i det omfång Kungl. Maj:t pröfvar skäligt». Äfven ålägges från och med senare hälften af år 1900 vederbörande att »i god tid innan bana öppnas för trafik underställa Kungl. Maj:ts pröfning förslag till benämningar å stationer och hållplatser», liksom å andra sidan ett kungl. bref till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen af den 13 maj 1904 bemyndigar sagda styrelse att meddela tillstånd till anläggning af station, hållplats etc. »att bibehållas högst tre år». Men äfven om tilläfvarens dessa stadganden skulle kunna anses öppna möjlighet för den af mig åsyftade kontroll, leder det uppenbarligen säkrare till målet, om bestämda föreskrifter utfärdas. Lika litet som den påyrkade kontrollen öfver rabattbiljetter kunna de anses innebära någon obillighet, då, såsom jag förut påpekat, de af Kungl. Maj:t koncessionerade järnvägar och spårvägar i och genom koncessionen i allmänhet faktiskt erhållit ett ytterst värderikt monopol och då deras uppgift måste vara icke blott att bereda ägarne skälig afkastning å det nedlagda kapitalet utan väl i lika hög grad att främja den ekonomiska och sociala utvecklingen inom deras trafikområde.

Möjligen skall den invändningen göras mot denna min motion, att de frågor som den berör redan äro föremål för utredning. Den s. k. trafiksäkerhetskommittén, hvilkens betänkande, afgifvet den 26 september 1907, för närvarande är utställt till myndigheternas hörande, har ju framlagt bland annat förslag till koncessionslag. Men i detta förslag har icke, såvidt jag kunnat finna, de synpunkter jag här framhållit vunnit särskildt beaktande. Dessutom torde det ännu dröja länge, innan den synnerligen vidlyftiga lagstiftning som innefattas i kommitténs betänkande kan föreligga till afgörande. Och ett dröjsmål med åtgärders vidtagande i här angifvet syfte synes mig särdeles betänkligt just med hänsyn till förstadstrafikens snabba utveckling och ständigt ökade betydelse.

Motionären påpekar, att våra kommunikationsmedel järn- och spår-
vägarna under de senaste decennierna fått en alldeles ny uppgift att
fylla, nämligen att förmedla persontrafiken mellan storstäder och omkring
desamma uppväxande förstäder och egnahemssamhällen och möjliggöra
för i storstaden arbetande personer att vara bosatta i förstäder och
egnahemssamhällen, där billigare och sundare bostäder stå dem till buds.
Häri genom anser motionären, att från det allmännas sida uppstått en del
nya synpunkter och kraf, som icke böra förbises vid koncessionerandet
af dylika kommunikationsleder. Dessa synpunkter och kraf förmenas af
motionären vara bestämmandet af nödig nedsättning af de vanliga bil-
jettpriserna s. k. rabattbiljettpriser och förhindrandet af obehörig indrag-
ning af tåg, stationer och hållplatser.

Utskottets
yttrande.

För att utröna huru nu gällande koncessionsvillkor ställa sig i
berörda afseenden, har utskottet på begäran från civildepartementet er-
hållit upplysning härom, hvilka upplysningar finnas angifna i här nedan
återgifna:

»P. M.

Vid järnvägskoncessioner stadgar Kungl. Maj:t, bland annat, det
förbehåll, att afgifterna för transporter å banan skola utgå enligt taxa,
som Kungl. Maj:t, efter pröfning af därtill utaf koncessionshafvaren af-
gifvet förslag, vill i nåder fastställa och hvilken taxa i allmänhet bör
å vissa tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, lämpas efter sig då forete-
ende omständigheter.

I öfverensstämmelse härmed fastställer Kungl. Maj:t järnvägs-
taxorna att gälla endast för viss tidsperiod, vanligen 5 eller 10 år, och
i taxeresolutionerna göres dessutom det förklarande, att, därest Kungl.
Maj:t före den i resolutionen för taxans giltighet bestämda tids förlopp
finner skäl att i dess helhet eller till någon del ändra taxan, vederbö-
rande järnvägsaktiebolag skall vara pliktigt ställa sig sålunda gifna sär-
skilda taxebestämmelser till efterrättelse från den tidpunkt Kungl. Maj:t
föreskrifver.

Öfver förslag till taxebestämmelser efter utgången af den i taxe-
resolutionen bestämda giltighetstiden eller i fråga om ändringar dess-
förinnan lämnas vederbörande trafikanter tillfälle att yttra sig.

På grund af dessa bestämmelser har Kungl. Maj:t gifvetvis rätt
att ingripa äfven i fråga om s. k. rabattbiljetter, och vederbörande
trafikanter äro genom deras hörande öfver taxeförslag satta i tillfälle

att, därest i särskildt fall missförhållanden äro rådande i fråga om rabattbiljetter, påkalla Kungl. Maj:ts ingripande äfven i berörda hänseende.

Kungl. Maj:t plägar också förbehålla sig rätt att fastställa taxa för interlokala spårvägar, såsom från Haga södra grindar till Hagalund och från Skanstull till södra begravningsplatsen.

I järnvägskoncessionerna stadgas vidare:

Därest koncessionshafvaren skulle underlåta att uppehålla trafiken å banan i det omfång, som af Kungl. Maj:t pröfvas skäligt, äger Kungl. Maj:t, om Kungl. Maj:t därtill finner skäl, förordna, att trafiken tills vidare må besörjas af staten eller annan med användande af järnvägens materiel och öfriga tillhörigheter, med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna afkomsten af banan; och förbehåller sig Kungl. Maj:t dessutom att, om rättelse icke följer inom af Kungl. Maj:t förelagd tid, förklara koncessionen förverkad och låta försälja järnvägen, på sätt särskildt är bestämdt.

Med stöd af dessa bestämmelser har Kungl. Maj:t i sin makt att reglera äfven tågantal och tidtabeller. Så har Kungl. Maj:t t. ex. den 31 juli 1908 ålagt Munkedals aktiebolag, ifråga om dess järnväg mellan Munkedals statsbanestation och Skree hamnplats, att *dels* uppehålla daglig tågförbindelse för persontrafik i bägge riktningarna mellan Munkedals statsbanestation och Skree hamnplats, *dels*, vid uppgörande af tidtabell för ifrågavarande tåg, underställa förslaget beträffande ankomst- och afgangstiderna vid Munkedals statsbanestation vederbörande trafikbefäls vid statsbanan pröfning, *dels ock* i förenämnda trafik insätta en täckt tredje klassens personvagn.

Hvad beträffar stationer och hållplatser vid järnväg, finnas förslag därtill upptagna i den plan, som ligger till grund för koncessionen, och i koncessionsresolutionen stadgas särskildt, att det åligger koncessionshafvaren föranstalta, att i god tid före banans öppnande för trafik förslag till benämningar å stationer och hållplatser varder Kungl. Maj:ts pröfning underställt. Frågor om nyanläggningar eller förändringar äfvensom indragningar af befintlig station eller hållplats skola underställas Kungl. Maj:ts afgörande. Så t. ex. underställdes Kungl. Maj:ts pröfning förslag till förflyttning af Johansfors station å Halmstad—Nässjö järnväg, men blef denna framställning den 20 maj 1904, sedan vederbörande myndigheter och trafikanter yttrat sig i frågan, af Kungl. Maj:t afslagen.

För vissa fall har dock Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 13 maj 1904 lämnat bestämmanderätten uti ifrågavarande afseende åt kungl.

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna styrelse har nämligen be- myndigats att, därest vid enskild järnväg visats behof för högst tre år af station, hållplats eller lastplats, meddela järnvägens ägare tillstånd att, under iakttagande af de för järnvägen gällande bestämmelser, i enlighet med af styrelsen fastställd plan samt på de särskilda villkor, styrelsen kunde komma att därför föreskrifva, på af järnvägen disponerad mark anlägga och efter föregående, af styrelsen föranstaltad besiktning, för allmän rörelse upplåta samt för en tid af högst tre år bibehålla station, hållplats eller lastplats.»

Häraf framgår, att Kungl. Maj:t redan nu kan ingripa och rätta eventuellt uppkommande missförhållanden med afseende på såväl rabattbiljettpriser som obehörig indragning af tåg, stationer och hållplatser vid af Kungl. Maj:t koncessionerade järn- och spårvägar.

Hvad särskildt rabattbiljetterna beträffar, anser utskottet, att det kan ifrågasättas, huruvida det icke skulle vara lämpligt att för s. k. förortsbanor jämväl priset för dessa biljetter, åtminstone i vissa fall, pröfvas af Kungl. Maj:t, då gifvet är, att priset för ifrågavarande biljetter kan hafva större betydelse för den trafikerande allmänheten än priset för vanliga biljetter. Såsom af det ofvan anförda framgår föreligger emellertid icke något hinder i nu gällande bestämmelser för, att så kommer att äga rum. Vid sådant förhållande och då motionären icke påvisat någon särskild omständighet, som borde föranleda, att Riksdagen nu gör någon anhållan i saken hos Kungl. Maj:t, anser sig utskottet icke böra tillstyrka någon skrifvelse i ämnet. Det synes utskottet lämpligare, att denna sak ordnas af Kungl. Maj:t efter sig företeende förhållanden, och det står ju alltid dem, som kunna hafva intresse af saken, fritt att göra framställning till Kungl. Maj:t. Såsom i ofvan införda P. M. anföres, lämnas dessutom trafikanter tillfälle att yttra sig öfver förslag till taxebestämmelser, som skola tillämpas efter utgången af den i taxeresolutionen bestämda giltighetstiden, äfvensom i fråga om ändringar dessförinnan.

Utskottet, som hyser den uppfattningen, att de ifrågavarande kommunikationsföretagen böra väl fylla de uppgifter, som motionären åsyftar, anser sålunda, att särskildt med hänsyn därtill, att erforderliga ändringar i taxebestämmelserna kunna ske när som helst och icke allenast vid utgången af den tid, taxeresolutionen afser, redan nu sådana föreskrifter förefinnas, att allmänhetens berättigade kraf och intressen i här berörda afseenden må kunna tillgodoses, och får utskottet därför hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon
Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 27 april 1909.

På utskottets vägnar:

AXEL VENNERSTEN.

Reservation

af herrar *Crafoord* och *Söderberg*: De skäl, motionären anført för sitt yrkande, synas oss vara af särdeles talande beskaffenhet för ett bifall till detsamma. Frågan om att för stora grupper af stadsbefolkningar, som af flera omständigheter utflyttat till förstadssamhällen, tillfredsställande reglera såväl rabattbiljettpriser som trafiken i öfrigt, är af så ingripande betydelse för dessa befolkningsgruppers ekonomi, att den mer än väl påkallar Riksdagens uppmärksamhet.

Då Kungl. Maj:t fastställer taxebestämmelser för en kommunikationsled, omfatta dessa bestämmelser en viss tidsperiod. När en kommunikationsförvaltning under den period, de kungl. bestämmelserna afse, finner med sin fördel förenligt att sänka de fastställda taxorna eller införa så kalladt rabattprissystem, kunna ju trafikanterna icke hafva något att invända däremot. Men om, som fallet är med förstadstrafik, de sänkta taxorna blifva regel och ej undantagsbestämmelser, med andra ord blifva normerande för trafiken, synes det oss som om höjandet af s. k. rabattsatser alltid i detta fall blir ett kringgående af den rätt till fastställande af taxor, som Kungl. Maj:t förbehållit sig i de meddelade koncessionsbestämmelserna.

Visserligen förmenar utskottet, att Kungl. Maj:t redan nu kan ingripa reglerande af gällande taxebestämmelser och af trafikförvaltningar gjorda sänkningar och återhöjningar, om allmänheten för Kungl. Maj:t bevisar, att dess rätt ej är tillgodosedd som sig bör. Men Kungl. Maj:t torde dock säkerligen i dylika fall finna sig bunden af tidigare utfärdade bestämmelser, som kommunikationsförvaltningen äfvenledes helt visst ej skall underlåta att hänvisa till i fall af klagomål.

Motionärens hufvudsyfte synes oss alltså vara att, då en kommunikationsförvaltning ämnar höja gällande rabattaxor eller vidtaga förändringar i öfriga trafikförhållanden, som verka försämrande för trafikanterna, dessa förändringar icke i något fall skola kunna tillämpas, förrän Kungl. Maj:t pröfvat och godkänt desamma.

Då sålunda den kontinuitet i berörda trafikförhållanden, som motionären åsyftat, synes äfven oss i hög grad eftersträfvansvärd, hemställa vi,

att Andra Kammaren måtte för sin del bifalla ifrågavarande motion.

Det skulle antecknas, att herrar *Lindqvist, Ifvarsson* och *Jesperson* icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
