

Nr 4.

Ankom till riksdagens kansli den 5 mars 1926 kl. 12 m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 4, i anledning av väckt motion, I: 26, om förenklade taxor och bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas trafik.

I en inom första kammaren väckt och till dess *andra* tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 26, har herr *Leander* hemställt,

Motionen.

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, det tacktes Kungl. Maj:t gå i författning om, att taxor och bestämmelser rörande trafiken för de enskilda järnvägarna måtte bringas till största möjliga enhetlighet.

Beträffande motivering får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat utlåtande över motionen från kungl. järnvägsstyrelsen och även berett svenska järnvägsföreningen tillfälle yttra sig över motionen. De sålunda avgivna yttrandena äro såsom bilaga fogade vid detta utlåtande.

Yttranden.

I sitt ovannämnda utlåtande har järnvägsstyrelsen jämte annat framhållit, att en utredning rörande de enskilda järnvägarnas taxor inom en relativt nära liggande framtid komme att upptagas och att denna utredning även komme att beröra motionens syftemål. Järnvägsföreningen har bland annat anfört, att de enskilda järnvägarna själva önskade erhålla största möjliga enhetlighet och likformighet, och vore järnvägsföreningen fullt förvissad om att Kungl. Maj:t vid granskning och fastställande av de nya taxor, som inom kort komme att framläggas, skulle, så långt de olika trafikförhållandena det medgäve, taga all möjlig hänsyn till det självklara kravet att vinna största möjliga enhetlighet. Med anledning av vad sålunda anförts från järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen och med hänsyn jämväl därtill, att det av motionären påpekade enstaka fallet icke synes böra i och för sig föranleda till ett riksdagens krav på en allmän revision av hithörande frågor får utskottet hemställa,

Utskottet.

att förevarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 4 mars 1926.

På utskottets vägnar:

IVAR ÖSTERSTRÖM.

Närvarande vid ärendets slutbehandling i utskottet: herrar *Österström, Rooth, Julin, Andersson*, Henrik, Dahl, G., Holmgren* och *Larsén*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Holmgren*, som ansett, att utskottets utlåtande borde avfattats sålunda:

Motionen uttalar två önskemål. Angående det första av dessa, eller enhetligheten i taxorna, har järnvägsföreningen bland annat anfört, att de enskilda järnvägarna själva önskade erhålla största möjliga enhetlighet och likformighet, och vore järnvägsföreningen fullt förvissad om, att Kungl. Maj:t vid granskning och fastställande av de nya taxor, som inom kort komme att framläggas, skulle så långt de olika trafikförhållandena det medgäve, taga all möjlig hänsyn till det självklara kravet att vinna största möjliga enhetlighet. Utskottet, som delar järnvägsföreningens mening om önskvärdheten av enhetlighet i taxorna, vill framhålla, att alldeles samma principiella och praktiska skäl, som äro avgörande för denna uppfattning, även och i samma grad tala för motionärens andra önskemål, nämligen möjligaste enhetlighet ifråga om övriga trafikbestämmelser. Beträffande dessa senare har hittills endast i mindre utsträckning statligt ingripande ägt rum, utan ha sådana bestämmelser, som icke äro angivna i den av Kungl. Maj:t fastställda taxan, fastställts av de enskilda järnvägarna enrådigt.

Det är påtagligt, att för att enhetlighet skall kunna ernås ifråga om sistnämnda bestämmelser i de avseenden, där detta är önskvärt, kräves att den statliga kontrollen vidgas till att omfatta även ifrågavarande bestämmelser. I sitt ovannämnda utlåtande har järnvägsstyrelsen jämte annat framhållit, att en utredning rörande de enskilda järnvägarnas taxor numera kan anses icke vara alltför avlägsen, samt att därvid torde komma att få upptagas bland annat även vissa allmänna principfrågor rörande vidgat statligt ingripande och kontroll.

Huru långt motionens syftemål kan komma att förverkligas i sammanhang med nämnda utredning beror sålunda i mycket på, vilket intresse som i densamma kan komma att ägnas frågan om vidgat statligt ingripande och kontroll över de enskilda järnvägarnas trafikbestämmelser.

Med anledning av vad sålunda anförts, och då en skrivelse av den innebörd, som motionen föreslår, icke skulle innebära en skytt åt något håll, vartill icke heller finnes någon anledning, men däremot skulle vara av påtagligt värde genom att klart angiva riksdagens principiella ståndpunkt i ett för den väntade utredningen mycket viktigt avseende, får utskottet hemställa,

att förevarande motion måtte av första kammaren bifallas.

Israel Holmgren.

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

I en inom första kammaren väckt motion (nr 26) har hr Ulrik Leander föreslagit, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville gå i författning om att taxor och bestämmelser rörande trafiken å de enskilda järnvägarna måtte bringas till största möjliga enhetlighet.

Sedan utskottet i skrivelse den 26 januari 1926 hos Kungl. Maj:t anhållit om järnvägsstyrelsens yttrande över nämnda motion, har Kungl. Maj:t anmodat järnvägsstyrelsen att till utskottet senast den 8 innevarande månad avgiva det sålunda begärda yttrandet.

Med anledning härav får järnvägsstyrelsen anföra följande.

De enskilda järnvägarnas taxor för egen trafik (deras s. k. lokaltaxor) gälla för nämnda järnvägars persontrafik såväl å egen bana som — i det väsentliga — i samtrafik med andra banor ävensom för respektive järnvägars egen godstrafik, men ej för deras godssamtrafik med andra banor. För denna sistnämnda gälla särskilda bestämmelser, vilka i huvudsak äro de för statens järnvägar fastställda. Taxorna för egen trafik fastställas av Kungl. Maj:t efter hörande av vissa myndigheter, bland dem järnvägsstyrelsen. De ha förr pläгат fastställas för viss tid, i regel 10, i några fall 5 år. Med hänsyn till de starkt fluktuerande prisförhållanden, som rått sedan kriget, ha dock under senare tid, i avvaktan på en ny taxa för statens järnvägar, några nya taxor för de enskilda järnvägarna icke blivit fastställda, utan de äldre ha givits en successiv förlängd giltighetstid, varvid dock smärre detaljändringar i vissa fall genomförts. Provisoriska tillägg ha fastställts genom särskilda kungörelser.

Huvudanledningen till nuvarande stora olikformighet i de enskilda järnvägarnas taxeförhållanden är att söka dels i det provisorium, som sålunda råder på taxeväsendets område, och dels däri att Kungl. Maj:t i de enskilda järnvägarnas taxor endast fastställer maximiavgifterna och vissa viktigare allmänna bestämmelser, medan åter förvaltningarna av de enskilda järnvägarna, var för sig enrådigt besluta om nedsättningar under fastställda avgifter och om i samband med sådana nedsättningar stående bestämmelser, t. ex. om tur- och returbiljetters giltighetstid, ävensom om sådana bestämmelser i övrigt, som ej äro angivna i den av Kungl. Maj:t fastställda taxan.

Sedan prisnivån numera erhållit viss stadga, har järnvägsstyrelsen den 29 december 1925 framlagt förslag till ny taxa för transporter å statens järnvägar. Det är att förvänta, att den nya taxan kommer att, efter vederbörlig prövning av järnvägsstyrelsens förslag, fastställas relativt snart, i samband varmed torde ske fastställande av ny samtrafikstaxa för gods, för vars nyordning dock ännu pågå utredningar.

Beträffande de enskilda järnvägarnas särskilda lokaltaxor är däremot något utredningsarbete ännu icke igångsatt, och enär statens järnvägars taxa i huvudsak är förebildande för de enskilda järnvägarnas taxor, lär ett sådant icke heller kunna med fördel upptagas, förrän någorlunda visshet föreligger beträffande utgången vid behandlingen på högre ort av styrelsens nyssnämnda förslag till statsbanetaxa.

Tidpunkten för företaget av berörda, utredning kan dock numera anses icke var allför avlägsen. Därvid torde komma att få upptagas såväl vissa allmänna principfrågor rörande bland annat vidgat statligt ingripande och kontroll som ock de många detaljfrågor, som föreligga till beaktande vid uppgörande av förslag till taxa för varje särskild järnväg. Då så är, torde även sådana förhållanden, på vilka motionären anmärker, i varje fall komma till

beaktande och till för trafikanterna gynnsammast möjliga behandling. Ett särskilt ingripande av riksdagen kan därför synas obehövt.

För det närvarande kan styrelsen icke heller något närmare yttra sig om ifrågavarande utrednings program, till vars omfattning och syfte styrelsen ej haft anledning taga ställning, bland annat även därför, att ifrågavarande utredning, som kan bli av stor principiell betydelse och av en betydligt arbetskrävande omfattning, i det hela taget icke lämpligen torde bära verkställas genom styrelsens försorg. Inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga för uppgörande av förslag till ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet ha nämligen i sitt den 30 september 1925 avgivna yttrande på angivna skäl föreslagit, att järnvägsstyrelsens befattning med de enskilda järnvägarnas taxor skall upphöra och att kontrollen över dessa skall överflyttas till en till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förlagd central järnvägsinspektion. Järnvägsstyrelsen har även i sitt den 14 december 1925 avgivna yttrande tillstyrkt en sådan överflyttning, och i betraktande av att järnvägsstyrelsens handläggning av ärenden, som beröra de enskilda järnvägarnas taxeväsen, sålunda avses att snart upphöra, måste väl berörda utredning i stället antingen verkställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sedan denna utrustats med härför nödiga arbetskrafter, eller ock anförtros åt särskilda av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga. Huru än därmed kan komma, lär ordnas, lär emellertid i varje fall en utredning, berörande även motionens syftemål, inom en relativt nära liggande framtid komma till stånd, och det synes därför styrelsen som borde motionen icke behöva föranleda någon riksdagens åtgärd.

I handläggningen av detta ärende har jämväl byrådirektören Norrman deltagit.

Stockholm den 8 februari 1926.

Axel Granholm.

Gunnar V. Alving.

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

I skrivelse den 26 sistlidne januari har utskottet lämnat styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen tillfälle att avgiva och till utskottet inkomma med yttrande över herr Leanders motion nr 26 angående förenklade taxor och bestämmelser rörande de enskilda järnvägarnas trafik, och får Svenska Järnvägsföreningen i anledning härav avgiva följande yttrande.

Motionären har i sin motion uteslutande sysselsatt sig med persontrafiken, och vill föreningen därför endast uttala sig om denna.

De taxor, som nu gälla för persontrafiken å enskilda järnvägar, äro fastställda av Kungl. Maj:t för varje särskild järnväg i vad det gäller priset för enkel biljett. Med undantag för ett par förortsbanor till Stockholm har Kungl. Maj:t icke föreskrivit annat biljettslag för enskilda järnvägar än enkla biljetter.

I samtrafik över två eller flera järnvägar sker sammanläggning av de olika järnvägarnas lokala biljettpris på resp. avstånd — Bergslagens zon-tariff-förening har dock genomgående avståndsberäkning —, och i tidtabellen

"Sveriges Kommunikationer" är för varje järnväg i regel angivet biljettpriset såväl i den lokala som i samtrafiken.

För resor i en riktning finnes således i regel icke någon svårighet för en trafikant att själv uträkna biljettpriset för en resa, om han icke vill nöja sig med den uppgift därom, som han erhåller i biljettluckan eller vid telefonisk förfrågan å järnvägens chefsexpedition.

Beträffande familje-, månads-, parti- och sovvagnsbiljetter förekomma sådana endast vid några få enskilda järnvägar, varom underrättelse givetvis beredvilligt lämnas av vederbörande järnvägs chefsexpedition.

I fråga om tur- och returbiljetter utvidgades deras användningsområde vid statens järnvägar den 1 april 1925 från 70 km. till omkring 350 km. Dessa biljetters användning var sålunda före nämnda tidpunkt endast av lokal karaktär, och endast ett fåtal enskilda järnvägar hade infört dylika biljetter. Samtidigt med tur- och returbiljetternas utvidgade användning vid statens järnvägar införde emellertid de enskilda järnvägarna sådana biljetter i svensk personsamtrafik med tillämpning av samma bestämmelser rörande giltighetstid, frivikt för resgods och rätt till reseavbrott som gälla å statens järnvägar. Priset för dessa biljetter sänktes också å ett stort antal enskilda järnvägar till 1½ gång priset för enkel biljett, medan priset å andra järnvägar blev 2 gånger det enkla biljettpriset.

I personsamtrafik råder sålunda — med ett enda undantag, varom mera härnedan — samma giltighetstid m. m. för tur- och returbiljetter, och det är sålunda *icke riktigt*, vad motionären anför om den oenhetlighet och det kaos, som skulle råda härvidlag.

I järnvägarnas lokala trafik är förhållandet något annorlunda, dels därigenom att vissa järnvägar icke ansett sig kunna nedsätta biljettpriset för tur- och returbiljetter och dels därigenom att olika giltighetstid fastställts vid olika järnvägar. Men att en trafikant skulle bli "lurad" härav, är väl dock en stor överdrift. Den, som skall göra en tur- och returesa på enbart en järnväg, kan ju vid biljettköpet få all den upplysning han önskar, och det kan icke vara riktigt, såsom motionären påstår, att tjänstemännen äro okunniga i berörda hänseende. För övrigt skall biljettpriset mellan en järnvägs alla stationer vara anslaget å stationerna, och järnvägarna äro nog måna om att i väntsalarna göra anslag om både biljettpris, giltighetstid m. m. till den resande allmänhetens bekvämlighet.

Av det ovan sagda framgår, att motionären i avseende på personsamtrafik mellan två eller flera järnvägar lämnat en alldeles felaktig framställning av verkliga förhållandena. Det exempel på olikhet i giltighetsbestämmelserna i samtrafik för tur- och returbiljetterna, som motionären betecknar såsom taget ur högen, är emellertid ett rent undantag och har en nära till hands liggande förklaring. Före återinförandet av tur- och returbiljetterna den 1 april 1925 hade nämligen dylika biljetter inrättats mellan Karlskrona och Kalmar över Torsås. Giltighetstiden för dessa biljetter var 3 dagar, och avgiften var lägre än den, som senare fastställdes i den allmänna personsamtrafiken. Av hänsyn till trafikanterna bibehölls därför den äldre, i regel längre giltighetstiden och det lägre biljettpriset för tur- och returbiljetterna mellan de båda nämnda städerna, och trafikanterna ifråga torde helt visst icke önska en försämring av dessa villkor. Motionären kan därför sägas hava haft otur, då han anför det exempel, Karlskrona—Kalmar, såsom ett huvudsakligt stöd för sin motion.

I lokaltrafik äro förhållandena visserligen mera oenhetliga, och den, som

skall beresa våra järnvägar på tur- och returbiljett lokalt på olika tider, kan möjligen, liksom motionären synes vara, bliva irriterad av olikheterna, men att göra de relativt enkla förhållandena till "en hel vetenskap" eller få den föreställningen, att järnvägarna "hava mera lust att sätta krokben för och motarbeta varandra än betjäna allmänheten", synes nästan vara en lust att vända upp och ned på verkliga förhållandena. För övrigt bör ju en lokaltrafikant utan svårighet kunna göra sig förtrogen med en järnvägs biljettförhållanden, även om denne trafikant har — såsom i Karlskrona — tre olika banor till sin hembygd. Att en trafikant gör lokalresor tur- och retur på alla våra järnvägar eller på ett större antal av dem torde höra till de sällsynta undantagen, om ett sådant fall över huvud taget förekommer.

De nuvarande grundtaxorna å de enskilda järnvägarna äro fastställda sedan många år tillbaka, och de hava på grund av förhållandena under världskriget och den därpå följande depressionstiden fått provisoriska ändringar och tillägg liksom provisorisk förlängning av sin giltighet, vilket allt gjort skillnaden i järnvägarnas taxeförhållanden större än under normala tidsförhållanden. Nya taxor stå emellertid nu i begrepp att skapas och torde måhända under innevarande år för alla järnvägar bliva fastställda. Att järnvägarna själva därvid önska erhålla största möjliga enhetlighet och likformighet vågar Järnvägsföreningen med full säkerhet påstå. Trafikintensiteten är dock så högst olika vid olika järnvägar, att full enhet och likformighet i avgifterna vid järnvägarna icke är möjlig. Tack vare den hårda konkurrensen från automobilerna måste ock järnvägarna äga frihet att smidigt anpassa taxorna efter rådande lokala förhållanden, om de skola kunna bestå i denna konkurrens.

Svenska Järnvägsföreningen är fullt förvissad om att Kungl. Maj:t vid granskning och fastställande av de nya taxor, som inom kort torde komma att framläggas, skall, så långt de olika trafikförhållandena det medgiva, taga all möjlig hänsyn till det självklara kravet att vinna största möjliga enhetlighet, och föreningen finner fördenskull, att herr Leanders motion icke bör föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 februari 1926.

Svenska Järnvägsföreningen:

O. BÄRNHEIM.