

Nr 397.

Av herr Lövgren m. fl., angående beredande av stående fribiljetter å statens järnvägar åt riksdagens ledamöter.

Frågan om fria resor för riksdagens ledamöter på statsbanorna har varit föremål för riksdagens prövning vid flerfaldiga tillfällen. Den första framställningen i detta syfte gjordes redan år 1884 och sedermera har den återupprepats vid riksdagarna 1890, 1901, 1903, 1915, 1917, 1918, 1925 och 1930. I den år 1925 väckta motionen, nr 263 i andra kammaren, lämnas en utförlig historik över frågans behandling, och vi tillåta oss hänvisa till denna och inskränka oss här till att endast ange de motiv, som starkast tala för införandet av rätten till fria resor på landets järnvägar.

Genom anslag sätter det allmänna årligen ett mycket stort antal samhällsarbetare i tillfälle att genom resor, både inom och utom landet, göra sig bättre ägnade att fullgöra sina plikter på skilda områden. Erinras bör härutinnan om de bidrag av statsmedel som årligen kommer t. ex. undervisningens utövare tillgodo, även för hantverkare och andra anslår riksdagen medel för studieresor. Det kan då alls icke ligga något orimligt eller oberättigat uti, att riksdagens ledamöter erhålla en liknande rätt, så mycket mera på sin plats som det ligger i sakens natur, att intimare kännedom om förhållandena i landets olika delar skulle göra det möjligt för den enskilde riksdagsmannen att objektivare bedöma många av de frågor, som komma före i riksdagen. En möjligast grundlig kännedom om landet är helt enkelt ett huvudvillkor för ett rätt fullgörande av riksdagsuppdraget. Det som kan inhämtas av utredningar om skilda frågor är givetvis oundgängligt, men dylik insikt förenad med personlig kännedom om den materiella verkligheten ger likväl ett fastare underlag för omdömet, vars värde icke bör underskattas.

Redan omfattningen av statens egen verksamhet gör det till en angelägenhet av första ordningen att riksdagsmännen få tillfälle att inhämta kunskap om den rent materiella verkligheten i detta hänseende. Det har i denna sak tidigare för riksdagen framhållits, att studieresor ävenledes voro motiverade icke minst med hänsyn till de skiljaktigheter, som råda mellan livsvillkoren i landets norra och södra delar. Denna synpunkt äger alltfört sin aktualitet. Skiljaktigheterna i den sociala miljön i landets olika delar skapa säregenheter, som man endast genom personliga studier kan tränga in uti, och allt detta gör sig även på mångfaldigt sätt gällande i de frågor, som riksdagen har att behandla, vadan det icke kan bestridas, att det för riksdagens medlemmar skulle äga stor betydelse att genom fria resor bli i tillfälle att tränga djupare in i de förhållanden, ur vilka viktiga och för landet betydelsefulla problem uppkomma. Denna vidgade kunskap skall säkerligen i längden visa sig väl betala den kostnad, som kan visa sig förenad med beviljandet av rätten till fria resor på järnvägarna.

Vi tillåta oss ytterligare anförä, att, i fråga om statens egen verksamhet

liksom beträffande hela det materiella liv, till vilket lagstiftningen skall anpassas, gäller för alla som skola handlägga skiftande sociala och kulturella spörsmål, att de icke blott teoretiskt böra behärska, såvitt möjligt fullständigt, det ifrågavarande området, utan därtill även böra äga kunskap om verkligheten själv. Antingen det är fråga om statens vattenkrafttillgångar och kraftverk, skogarna i Norrland, gruvor, kolonisationsverksamheten, villkoren för jordbruket i landets skilda delar eller fisket vid våra kuster, arbetarnas bostads- och andra förhållanden i olika delar av landet — vem kan bestrida, att grundligast möjliga insikter, inhämtade på ort och ställe, äga avgörande betydelse för ett rätt bedömande av en lagstiftningsfråga eller handläggningen av ett riksdagsärende av annan natur.

De riksdagsresor i samlad trupp till olika delar av landet som tid efter annan företagits ha naturligtvis bidragit till att öka kännedomen om respektive landsändar bland deltagarna. Men det ligger säkerligen ingen överdrift i påståendet, att utbytet icke motsvarat de dryga kostnader som alltid äro förenade med resor i denna form. Att rusa igenom ett län eller en landsända under loppet av två eller tre dagar ger visserligen en allmän översikt av landets natur, men det ger icke någon djupare kännedom om de olika detaljerna i dess näringsliv, därom torde man kunna bli ense. En stående fribiljett som gjorde det möjligt för riksdagsmännen att företaga resor till landets olika delar för att skaffa sig kännedom om saker och ting för vilka de intressera sig skulle säkerligen bidraga till att vidga kännedomen om olika landsdelars tillstånd och behov, utan att staten finge vidkännas några större kostnader därför.

Skärskådar man kostnadsfrågan så förefaller det oss som om denna icke skulle behöva vålla några större betänkligheter. Vi föreställa oss att man kunde nöja sig med en stående fribiljett för riksdagens ledamöter till II klass, men med rätt för den som så önskade att efter särskild rekvisition erhålla I klass biljett. Med nu gällande ordning har riksdagsman rätt till sammanlagt 6 resor tur och retur hemorten i I klass. Det stora flertalet av riksdagsmännen innehar väl därjämte offentliga uppdrag som påkalla deras närvaro i hemorten tid efter annan och för vars utövande de tvingas att företaga resor som resp. institutioner få betala. En stående fribiljett skulle således innebära att resekostnaderna i väsentlig grad nedbringades för utöandet av de offentliga uppdrag, som riksdagsmännen inneha vid sidan om riksdagsmandatet. Att uppskatta de kostnader som en dylik anordning åsamkar statens järnvägar är relativt lätt. Och sedan detta verkställts kunde ju ett särskilt anslag utanordnas för att skapa en bokföringsmässig rättvisa mellan det allmänna och statens järnvägar.

Vi nöja oss med att nu endast påyrka fribiljett på statens järnvägar och lämna frågan om fria resor å de enskilda banorna å sido. Förslag och utredningar om en sammanslagning mellan de enskilda banorna och statens järnvägar föreligga ju i så stor utsträckning att de, realiserade, praktiskt taget göra frågan om fribiljetter på de enskilda järnvägarna till en bagatell, utan större betydelse.

Naturligtvis kan man mot de fria resorna för riksdagsmännen göra gällande att det innebär en obehörig förmån, som de kunna utnyttja till egen fördel. Men gentemot en sådan invändning kan anföras, att det icke är fråga om att tillskansa riksdagens ledamöter något privilegium, utan om att sätta folkrepresentationens medlemmar i stånd att på det effektivaste sätt fullgöra sitt ansvarsfulla uppdrag. Konstitutionsutskottet fastslog redan år 1901 att grundlagshinder icke mötte för beviljandet av denna förmån till riksdagens ledamöter och uttalade därjämte sina livliga sympatier för förslaget. Det är således en lämplighetsfråga, som borde kunna lösas utan några vidlyftigare utredningar än dem som ett riksdagens utskott kan verkställa.

Med stöd av det ovan anförda och under hänvisning till den motivering som anfördes i motion nr 263 i andra kammaren vid 1925 års riksdag hemställa vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville till riksdagens ledamöter utanordna en stående fribiljett i II klass på statens järnvägar med rätt tillika för ledamot som så önskar att efter särskild rekvisition erhålla biljett till I klass eller I eller II klass sovvnagn, samt

att riksdagen ville approximativt uppskatta kostnaderna för en dylik anordning med fribiljetter till riksdagens ledamöter och besluta att gottskriva statens järnvägar det sålunda uppskattade beloppet.

Stockholm den 23 januari 1934.

O. W. Lövgren.

Carl Patrie Ossbahr.

Helmer Molander.

G. L. Johnsson

Gustaf Olsson

Adolf Englund.

i Kalmar.

i Ramsta.

P. L. Persson.

Ernst Hage.

Otto Wallén.

Wilhelm Beck.

Hilding Hagberg.

P. J. Näslund.

E. Thorell.

I motionens syfte instämmer:

K. Kilbom.

Viktor Herou.

