

Nr 366.

Av herrar **Persson** i Stockholm och **Hagberg** i Luleå, i anledning av
*Kungl. Maj:ts framställning om anslag till fria sommarresor
för barn.*

De fria sommarresorna för barn äro en mycket god åtgärd, som av samhället vidtagits till barnens bästa. De syfta, för att citera departementschefen, till att "för mindre bemedlade barn från de större städerna undanröja de ekonomiska hinder, som resekostnaderna utgöra för deras möjligheter att erhålla en icke allt för kort vistelse på landet under sommaren".

En ytterligare förutsättning är emellertid, att det finns enskilda hem på landet, villiga att för ingen eller ringa kostnad mottaga stadsbarn. I de flesta fall är det å landet bosatta släktingar, som upplåta sina hem för stadsbarn. Av detta förhållande följer, att stadsbarnens föräldrar icke valfritt kunna bestämma uppehållsort för barnen. Under sådana förhållanden utgör den under föregående år införda maximibegränsningen av resorna i många fall en åtgärd, som direkt motverkar samhällets eget syfte med anordnandet av fria resor för barn.

I årets statsverksproposition föreslår departementschefen, att den allmänna maximigränsen för de fria resorna skall höjas från 50 till 60 mil, varigenom exempelvis barn från större städer å västkusten skola kunna placeras i hem på östkusten utan att själva behöva betala överskjutande biljettkostnader. Men varför skola då inte barn från exempelvis Stockholm kunna få placeras i hem i Norrbotten, utan att föräldrarna skola behöva betala överskjutande biljettkostnad?

Under 1943 måste anslutningsbiljett lösas för sträcka över 50 mil, varvid biljettpriset räknades såsom för ny resa. Socialstyrelsen har nu föreslagit den förändringen, att för anslutningsbiljett endast skulle debiteras prisskillnad mellan å ena sidan maximisträckans slutpunkt och å andra sidan bestämmelsestationen, varigenom vederbörande skulle komma i åtnjutande av zontaxans fördelaktiga verkningar vid långa resor. Detta förslag avstyrkes emellertid av såväl kungl. järnvägsstyrelsen som statskontoret av tekniska skäl. Och departementschefen anför för sin del till frågan bland annat följande:

"Genom den sålunda föreslagna höjningen av maximigränsen torde för flertalet fall försvinna den under det senaste verksamhetsåret rätt ofta konstaterade olägenheten, att värdet av de fria resorna väsentligen minskas genom de betydande kostnaderna för resa utöver maximigränsen. För dylik resa måste för överskjutande sträcka lösas s. k. anslutningsbiljett, motsvarande kostnaderna för ny resa å ifrågavarande sträcka.

Socialstyrelsen har för sådana biljetter föreslagit, att priset skall debiteras endast med prisskillnaden mellan biljettkostnaden för hela sträckan och för

maximisträckan. Både statskontoret och järnvägsstyrelsen ha beträffande socialstyrelsens förslag till lösning bland annat framställt vissa tekniska erinringar, vilka äro av den natur, att jag icke anser mig kunna tillstyrka styrelsens förslag. I sak har jag emellertid icke någon erinran mot den därmed avsedda begränsningen i de enskildas kostnader för resor utöver maximigränsen. Kostnaden för staten av en sådan åtgärd torde efter den föreslagna höjningen av maximigränsen bli relativt ringa. För den händelse att fortsatta övertväganden av frågans tekniska sida skulle giva vid handen, att en tillfredsställande lösning kan nås, förordar jag, att anslaget må belastas med de av en sådan anordning betingade kostnaderna under sommaren 1944."

Denna viktiga detalj har alltså förelagts riksdagen i outrett skick. Om riksdagen fattar beslut enligt vad Kungl. Maj:t föreslagit, lämnas berörda fråga öppen. Ett sådant förfaringsätt kan icke vara lämpligt.

De förra året gällande maximeringsbestämmelserna medförde orimliga konsekvenser. Även om maximigränsen nu utökas från 50 till 60 mil, kvarstå dessa i stor utsträckning.

Tag som exempel att ett barn i Stockholm skall placeras å landsbygden i närheten av Luleå stad. Modern behöver ju företaga två resor fram och åter dels för att placera barnet i sommarhemmet och dels för att hämta det åter till Stockholm. De ordinarie kostnaderna för barnets och moderns resor i tredje klass utgöra 200 kr. (snälltågstillägget oberäknat). Om nu modern i stället utnyttjar de "fria resorna", betalar först statskassan till statens järnvägar 135 kr. för de första 60 milen, därefter har modern att betala 130 kr. för de återstående 58 milen. Statens järnvägar betinga sig för dessa resor 65 kr. mera än vad vanliga resande behöva betala!

Om den av socialstyrelsen nu föreslagna ändringen beträffande beräkningssättet för anslutningsbiljett skulle genomföras, blir ändock den kostnad modern själv har att betala 65 kr. Det gäller härvid att hålla i minnet, att dessa kostnader skola betalas av inkomsttagare med så små inkomster, att de tilldelats rabattkort för livsmedel.

Om det gäller "fria sommarresor för barn" från städer i södra Sverige till orter i Norrland, bli verkningarna av maximeringsbestämmelserna ännu mer absurda.

Med hänvisning till det anförda hemställa undertecknade,

att riksdagen måtte besluta, att de fria sommarresorna för barn få företagas utan hänsyn till resans längd och oavsett från vilken ort i landet resan anträdes.

Stockholm den 22 januari 1944.

Set Persson.

H. Hagberg.