

N:o 252.

Af herr **M. F. Nyström**, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t*
angående priset för månadsbiljetter till tredje klassen
vid statens järnvägar.

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.

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 statsbauenätet.

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 kr., föreslås af järnvägsrådet höjdt till 12 kr. och för Stockholm till Tullinge föreslås en förhöjning från 15 till 18 kr. För årsbiljetter är prisförhöjningen ännu mycket högre. En årsbiljett Stockholm—Elfsjö, höjes, om järnvägsrådets förslag stadfästes, från 36 till 72 kr.; för Stockholm—Huddinge från 52 till 144 och för Stockholm—Tullinge från 81 till 216 kr. 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 kr.; vid dagliga resor för två eller tre familjemedlemmar stiger densamma till 72 resp. 108 kr. 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 trafik-kostnaderna, 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 trafikkostnaden 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 trafik kostnad 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 det 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 nationalekonomist 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.

På grund af det anförda får jag vördsamt föreslå,

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 person-tariff för statens järnvägar framställda förslag att höja priset för månadsbiljetter till 3:e klass vid statens järnvägar.

Stockholm den 7 april 1904.

M. F. Nyström.

I motionen instämma:

Ernst Beckman. *Henrik Hedlund.* *Oskar Berg.*

A. Thylander. *K. G. Karlsson.*

Jakob Pettersson. *R. A. Wawrinsky.*