

**N:o 199.**

Af herr **Beckman**, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående af Kungl. Maj:t fastställda tariffer för rabattbiljetter å vissa järn- och spårvägar m. m.*

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 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» kräver till sin natur särskilda anordningar och måste tillgodoses genom en annan tariffsättning än den s. k. fjärrtrafiken. 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 samhällets utveckling, bör uppenbarligen bestämmanderätten icke utan kontroll vara öfverlämnad åt ett affärsbolag. Intet skäl finnes hvarför icke priset på rabattbiljetter, likaväl som de enkla biljettpreisen, 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 rabattariffarna. 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 förstadens innevånare 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 förstads-samhället.

Liknande förluster och svårigheter kunna äfven drabba genom *indragning af hållplatser*. En person har exempelvis byggt ett hus i närheten af en hållplats. Plötsligt dekretteras 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 svårigen 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 bereds tillfälle att göra sina önsknings 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 föreskrifves 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. Jag tillåter mig därför vördsamt hemställa,

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.

Stockholm den 27 februari 1909.

*Ernst Beckman.*