

## Nr 54.

Av herrar **Birke** och **Thorell**, *angående taxorna å s. k. månadsbiljetter inom statens järnvägars lokaltrafik.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 1 till 1942 års riksdag omförmäles under rubriken Inkomster å driftbudgeten, att man beräknat en höjning av statens järnvägars inkomster från 70 till 100 miljoner. I publicerade uttalanden har antytts, att denna inkomstökning skulle finansieras med hjälp av höjda taxor på persontrafiken å järnvägarna.

Statens järnvägar driver bland annat så kallad lokaltrafik å vissa kortare sträckor till förorter m. m. För dessa sträckor utfärdas i allmänhet månadsbiljetter till reducerade priser, då den regelbundna trafiken på dessa sträckor gör det möjligt att lättare beräkna trafikintensiteten och därigenom förbilliga driften. Ett skäl för dessa taxereduceringar i lokaltrafiken genom månadsbiljetter torde också vara, att många människor söka sig ut till förorterna för att ernå billigare bostadskostnader. Dessa förortsbor ha ofta i sin personliga budget för hyreskostnader räknat med ett visst bestämt utlägg för resor och därvid kommit fram till, att de kunna spara något på sina utgifter genom att bo utanför stadens tätbebyggelse.

För den händelse statens järnvägar skulle åsyfta att erhålla Kungl. Maj:ts fastställelse på nya persontaxor som även innebure en höjning av priserna på de s. k. månadsbiljetterna, komme detta att medföra obehagliga konsekvenser för de berörda trafikanterna.

En av dessa följder skulle vara, att de vid ett överslag av den relativa höjden av bostadskostnaderna i staden och bostadskostnaderna inklusive resekostnaderna i lokaltrafiken skulle finna, att det vore mera lönande att bosätta sig inom staden. Av denna anledning skulle de sannolikt söka sig bostad inom staden och därigenom öka den redan nu markanta bostadsbristen i många städer. Därav skulle även följa, att de kring större orter belägna kommunerna miste en del av den där bosatta, men inom staden arbetande befolkningen och att därigenom dessa finge se sitt skatteunderlag avsevärt reducerat.

Dessutom måste bemärkas, att det ur befolkningspolitisk synpunkt är viktigt, att familjeförsörjare icke endast ha möjlighet att i förorterna skaffa sig bostäder, som bereda barnen ordentligt utrymme och friare förhållanden, utan även att de många gånger endast i förorterna kunna skaffa sig tillräckligt stora familjebostäder. De svårigheter som dessa skulle röna, därest månadsbiljetternas pris höjdes, skulle ytterligare ökas, om även de speciellt låga taxorna på månadsbiljetter för skolbarn och studerande ungdom höjdes över nuvarande nivå. För familjeförsörjare med många barn inom skolåldern skulle detta betydta en avsevärd förhöjning av utgifterna.

I normala fall är det ej brukligt, att riksdagen tar befattning med de taxor som statens järnvägar eller stadens övriga affärsdrivande verk tillämpa. Förhållandena ha emellertid utvecklats så, att man tvingats använda överskotten från de affärsdrivande verken såsom inkomstkälla och därvid ändrat taxorna, så att vinsten ej endast ger en skälig förräntning å det investerade kapitalet utan därjämte uttager ytterligare belopp genom höjda taxor, så att ökningarna å dessa i själva verket innebära en form av indirekt beskattning.

Under sådana förhållanden borde det vara angeläget för riksdagen att granska dessa taxor ur allmänekonomisk synpunkt och även taga hänsyn till de sociala konsekvenser som kunna följa av taxeförändringarna.

På grund av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 1, Inkomster av statens affärsverksfonder, statens järnvägar, måtte taga hänsyn till här framförda synpunkter och i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att taxorna å s. k. månadsbiljetter inom statens järnvägars lokaltrafik ej höjas i samband med den planerade höjningen av övriga taxor för persontrafiken.

Stockholm den 20 januari 1942.

*E. Birke.*

*E. Thorell.*