

Nr 16.

Av herr **Hedlund** i Östersund m. fl., om nedsättning av priset för tur- och returbiljetter vid resor på långa avstånd å statens järnvägar.

Den 20 september 1947 överlämnade järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t förslag till höjning av befodringsavgifterna för transport å statens järnvägar, avseende bland annat en väsentlig höjning av persontaxan.

I underdänig skrivelse den 31 oktober 1947 framförde landshövdingen Torsten Löfgren i Östersund jämte länsstyrelsen i Jämtlands län följande erinringar emot förslaget i vad detsamma avsåge tur- och returbiljetterna:

»Frågan om en reform beträffande tur- och returbiljetterna har sedan länge varit föremål för övervägande — bland annat på grund av motioner vid flera tillfällen i riksdagen — och behandlades av Norrlandskommittén i dess den 5 december 1946 framlagda betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84). Kommittén uttalade därvid som sin mening, att Norrland kommit i ett sämre läge än det övriga landet därigenom att de på grund av konkurrens från bil- och omnibustrafiken vid statens järnvägar införda tur- och returbiljetterna fått sin tillämpning begränsad till korta och medellånga avstånd. Kommittén erinrade jämväl, att järnvägsstyrelsen tidigare övervägt en förlängning av giltighetstiden för tur- och returbiljetter från nuvarande 10 dagar till en månad ävensom en sådan utsträckning av den fulla rabatten för tur- och returbiljett, omkring 25 %, att denna, som nu verkar upp till 200 km, skulle gälla upp till 700 km, för att därefter successivt avtaga. Kommittén tillstyrkte en förlängning av tur- och returbiljetternas giltighetstid, men kunde icke undgå att finna, att en begränsning av den fulla tur- och returrabatten till 700 km skulle innebära en påtaglig diskriminering av speciellt de norrländska resenärerna, enär ett större reseavstånd än detta obetingat måste avse en resa till, från eller inom Norrland. Kommittén påyrkade därför dels att tur- och returbiljettreformen utsträcktes till alla avstånd och dels att rabatten bestämdes likformig till 25 % eller med andra ord, att priset på en tur- och returbiljett för alla avstånd sattes lika med en och en halv gång en enkel biljett. I samband därmed framhölls, att den ekonomiska påföljden för statens järnvägar av den sålunda åsyftade reformen — vilken kommittén icke hade anledning föreslå skola begränsas till Norrland — näppeligen kunde med någon större noggrannhet beräknas, då det svårligen låte sig göra att bestämma den framtida sannolika frekvensen av tur- och returresor. Kommittén framlade emellertid vissa approximativa beräkningar och hänvisas i detta hänseende till betänkandet s. 148—150.

Över Norrlandskommitténs förslag yttrade sig järnvägsrådets arbetsutskott den 31 mars 1947 samt yttrade därvid bland annat följande:

Även för persontrafikens del har kommittén funnit, att Norrland är mer belastat än övriga landsdelar, och har därför föreslagit inrättande av tur- och returbiljetter på alla avstånd med enhetlig rabatt på 25 %. Enligt uppgift överväger också järnvägsstyrelsen att vid lämplig tidpunkt föreslå utvidgning av

den nuvarande tur- och returbiljettformen såväl vad beträffar avstånd som giltighetstid. Kommittén har beräknat, att taxereformen skulle medföra en kalkylatorisk inkomstminskning av cirka 3 miljoner kronor. Arbetsutskottet, som finner skäligt, att resor på långa avstånd underlättas, vill tillstyrka kommitténs förslag och detta så mycket hellre som det enligt erfarenhet kan antagas, att någon nettointkomstminskning icke torde uppstå på längre sikt.

Jämväl järnvägsstyrelsen yttrade sig den 31 mars 1947 över Norrlandskommitténs förslag och yttrade därvid bland annat.

I sitt den 10 februari 1940 avgivna yttrande över en av Fritidsutredningen avgiven promemoria har styrelsen anförut, att taxesättningen för tur- och returbiljetterna icke uteslutande borde avvägas med hänsyn till statens järnvägars ekonomiska fördel utan att styrelsen såsom förvaltare av ett allmänföretag även hade att beakta problemets samhällsekonomiska sida. Med hänsyn härtill och till den nya semesterlagen ansågs en förlängning av tur- och returbiljetternas giltighetstid till en månad böra vidtagas, så att var och en beredes möjlighet att utnyttja den lagligt tillförsäkrade semestern genom billiga semesterresor. Vidare ansågs en utsträckning av tur- och returbiljetternas giltighetsområde böra vidtagas. Någon definitiv gräns för det avstånd, inom vilket returrabatten skulle medgivas, angavs icke, men styrelsen uppgav sig skola komma med vidare framställning i ärendet, då vissa utredningar härom slutförts.

Att någon dylik framställning till Kungl. Maj:t ännu icke gjorts får helt tillskrivas de av kriget förorsakade transportsvårigheterna med en konstant överbelastning av den befintliga trafikapparaten och starkt försenad eller omöjliggjord nyleverans av rullande materiel.

I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 januari 1947 har styrelsen dock, samtidigt med att förslag framföres om trafikskattens upphörande, även framhållit lämpligheten av att den länge påtänkta tur- och returreformen genomföres från och med den 1 februari 1948. Styrelsen har för avsikt att, så snart trafikläget det medger, avgiva framställning om ändrade bestämmelser för tur- och returbiljetternas prisberäkning, giltighetstid och giltighetsområde och har därvid för avsikt att föreslå, att giltighetstiden för dessa biljetter fastställles till en månad och att prisberäkningen $1\frac{1}{2}$ gånger enkelt biljettpris tillämpas på alla avstånd.

I den orienterande promemoria som, på sätt inledningsvis nämnts, av järnvägsstyrelsen i samband med beredningen av taxefrågan överlämnades till järnvägsrådets arbetsutskott, upptogs jämväl spörsmålet om den tidigare ifrågasatta tur- och returbiljettreformen. Därvid framhölls i promemorian att trafikläget vid statens järnvägar numera icke längre direkt syntes hindra ett genomförande av denna reform, därvid förutsattes ett slopande av trafikskatten. I promemorian ifrågasattes nya bestämmelser för tur- och returbiljetter av innebörd, att tur- och returbiljetter för första, andra och tredje klass skulle införas på alla reseavstånd med en giltighetstid av 30 dagar samt till ett pris motsvarande en och en halv gång enkelt biljettpris. För att möjliggöra genomförandet av denna reform föreslogs å andra sidan en höjning av priset för enkla biljetter samt av snälltågstilläggavgifter, månadsbiljettpriser, sovplatsavgifter, avgifter för cyklar och sparkstöttingar samt inskrivningsavgiften för resgods och expressgods, allt enligt grunder, som återfinnas i järnvägsstyrelsens nu föreliggande framställning av den 20 september 1947.

I sitt förenämnda principyttrande över promemorian framhöll järnvägsrådets arbetsutskott beträffande persontrafiken bland annat, att i nuvarande tider med penningöverflöd kunde en rätt avsevärd höjning av taxan företagas utan att någon större nedgång i trafiken behövde befaras. För övrigt vore persontrafiken så kostsam, att en taxehöjning vore motiverad. I anslutning härtill tillstyrktes förslagen om höjning av priset på enkla biljetter, snälltågs-

månads-, sovplats- och cykelbiljetter samt av taxan för res- och expressgods. Däremot ansågs ej tillräddligt att nu genomföra i promemorian ifrågasatt tur- och returbiljettreform, som visserligen skulle medföra något höjda avgifter på relativt korta avstånd men medföra nedsättningar redan från cirka 300 km.

I sitt slutliga nu föreliggande taxeförslag har järnvägsstyrelsen föreslagit en höjning av det nuvarande procentuella tillägget för såväl enkla som tur- och returbiljetter från 25 till 40 %, d. v. s. med 12 % över nuvarande taxor. Styrelsen har i samband därmed framhållit, att styrelsen icke ansett det möjligt att nu framlägga förslag om genomförande av den tidigare ifrågasatta tur- och returbiljettreformen, då en dylik reform åtminstone till en början skulle betyda en avsevärd ekonomisk belastning för statens järnvägar, vartill komme att trafikläget inom såväl person- som godstrafiken alltjämt vore hårt ansträngt. Frågan om tur- och returbiljettreformen vore i nuvarande järnvägs-ekonomiska läge av sådan storleksordning att den lämpligen syntes böra hän-skjutas till den järnvägstaxekommitté, som kunde komma att tillsättas för att i ett sammanhang behandla hela taxeproblemet vid statens järnvägar, såväl per-son- som godstaxan.

I anledning av vad sålunda förekommit må framhållas, att särskilt för be-folkningen i Norrland med dess långa avstånd kommer den nu föreslagna höjningen av priset för såväl enkla som tur- och returbiljetter att medföra en väsentlig fördyring av deras redan tidigare i regel höga resekostnader. Denna fördyring blir än mera kännbar om den föreslagna höjningen av snälltägs- och sovplatsbiljetter genomföres. Befolkningen i mellersta och övre Norrland torde nämligen i stor utsträckning och, vid resor söderut, praktiskt taget all-tid behöva anlita snälltåg. Behov av sovplats föreligger jämväl vid dessa resor betydligt oftare än för den befolkning, vars resor i regel omfatta kortare avstånd. Exempelvis må nämnas, att en resa fram och åter på en sträcka av 600 km — d. v. s. det ungefärliga avståndet mellan Östersund och Stockholm — i 3:e klass med sovplats, som nu kostar 73 kronor, enligt föreliggande för-slag skulle betinga 86 kronor 60 öre, alltså en förhöjning med 13 kronor 60 öre. Nu sagda förhållande ter sig särskilt olägligt med hänsyn till den under kriget genomförda administrativa centraliseringen på ett flertal av näringslivets om-råden. Denna centralisering har enligt vad erfarenheten visat i mycket stor utsträckning nödvändiggjort personliga besök i Stockholm, särskilt då det gäller angelägenheter, som handläggas av de många centrala krisorganen.

Ur vissa synpunkter vore det givetvis med hänsyn till vad ovan anförts önskvärt, att den tidigare ifrågasatta tur- och returbiljettreformen i full ut-sträckning genomfördes i samband med en taxehöjning i övrigt. I statens järn-vägars nuvarande betryckta läge torde detta dock ej böra ifrågasättas. Sålunda synes man få avstå från önskemålet om en utsträckning av tur- och returbil-jetternas giltighetstid. Den nuvarande giltighetstiden lär i varje fall vara tillräcklig för de nyttoresor, vilka i förevarande sammanhang främst böra beaktas. Däremot bör skälig hänsyn till den befolkning, som i större utsträck-ning än befolkningen i övriga delar av landet är hänvisad till långa resor, tala för att rätten till rabatter vid tur- och returesor utsträcker att gälla alla avstånd, och sålunda ej bli en förmån allenast för dem, som även i övrigt äro gynnade av genomsnittliga lägre resekostnader. — För den befolkning, varom nu är fråga, måste det framstå såsom obilligt att i stället för den länge bebä-dade och jämväl av järnvägsstyrelsen såsom skälig ansedda tur- och returbil-jettreformen få en väsentlig höjning av kostnaderna vid tur- och returesor. Vilka grunder som lämpligen böra komma till tillämpning vid den ovan ifråga-satta rabatteringen undandraget sig länsstyrelsens bedömande. Måhända är det under nuvarande förhållanden ej möjligt att tillämpa det tidigare förslaget, enligt vilket priset för tur- och returbiljetter för alla avstånd skulle bli lika med en och en halv gång enkla biljettpriset. Med denna priseräkning skulle

— vid tillämpning av de förhöjda priserna på enkla biljetter — kostnaderna för tur- och returresor i jämförelse med de nuvarande visa mindre höjningar på avstånd upp till cirka 250 km, men för längre reseavstånd betydande nedsättningar. Exempelvis skulle en resa fram och åter i 3:e klass på en sträcka av 600 km — bortsett från snälltågs- och sovplatsbiljetter — kosta 45 kronor 40 öre mot för närvarande 54 kronor. I varje fall synes emellertid sådan ändring i järnvägsstyrelsens föreliggande taxeförslag böra ske, att biljettpriset vid tur- och returresor inom nuvarande giltighetstid även på avstånd över 496 km bli lägre än priset för två enkla biljetter. I vad mån statens järnvägar därigenom i det långa loppet skulle lida ekonomisk förlust eller vinna genom ökad resefrekvens är givetvis för närvarande ej möjligt bedöma, men man torde ej kunna helt bortse från den konkurrens, som genom flyg och andra trafikmedel uppstått även på de långa avstånden.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställes i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:t måtte vid prövning av järnvägsstyrelsens föreliggande taxeförslag taga i övervägande möjligheten av en skäligen nedsättning av priset enligt sagda förslag för tur- och returbiljetter vid resor på långa avstånd.»

De synpunkter, som anfördes i denna skrivelse, vunno icke Kungl. Maj:ts beaktande, varemot järnvägsstyrelsens förslag till taxehöjning godkändes.

Även om vi inse nödvändigheten av att höja befordringsavgifterna för transport å statens järnvägar, finna vi likväl så starka skäl tala för de synpunkter, som framföras i skrivelsen från länsstyrelsen i Jämtlands län, att desamma hade bort beaktas, och på grund härav hemställa vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om sådan ändring i persontaxan för statens järnvägar, att vid resor på långa avstånd priset för tur- och returbiljett må nedsättas i enlighet med länsstyrelsens i Jämtlands län här ovan uttalade princip.

Stockholm den 13 januari 1948.

<i>Nils A. Larsson</i> i Östersund.	<i>K. J. Andersson,</i> Alfredshem.	<i>Verner Hedlund,</i> Östersund.
<i>Harald Kärrlander.</i>	<i>J. O. Gavelin.</i>	<i>Sigfrid Jonsson</i> i Järvsand.
<i>Brynolf Stattin.</i>	<i>Gösta Skoglund.</i>	<i>P. L. Orgård.</i>
<i>O. E. Sandberg.</i>	<i>Erik W. Norén.</i>	<i>Nils Jönsson,</i> Rossbol.
<i>P. J. Edberg.</i>	<i>Ernst Berg.</i>	<i>Carl Östlund.</i>
<i>O. W. Lövgren.</i>	<i>Einar Osterman.</i>	<i>Lars Jonsson.</i>
<i>Ragnhild Sandström.</i>	<i>Märta Boman.</i>	<i>Axel Nordström.</i>
<i>K. H. Hagberg</i> i Luleå.	<i>J. H. Johansson</i> i Norrfors.	<i>Hildur Ericsson.</i>
<i>Andr. Andersson,</i> Gisselås.	<i>Uddo R. Jacobson.</i>	<i>Magnus Nilsson.</i>
		<i>G. Hedlund.</i>