

Nr 10.

Andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande över motion om sänkning av taxorna för cykeltransporter å järnväg.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 231, har herr *Dickson* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala sig för att för cykeltransporter å järnväg de före den senaste höjningen gällande taxorna snarast återinföras.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från *järnvägsstyrelsen*, som i huvudsak anför:

Vid taxehöjningen den 1 maj 1951 ändrades avgifterna för transport av vanlig cykel från 1, 2 och 3 kronor till 2, 4 och 6 kronor för transportavstånden 1—50, 51—200 och över 200 km. Även för flersitsiga cyklar och motorcyklar samt för snälltågsbefordring av cyklar etc. höjdes avgifterna vid detta tillfälle. De betydande kostnaderna för järnvägstransport av cyklar har föranlett dessa avgiftshöjningar. På vissa huvudlinjer har man måst inlägga särskilda cykeltåg eller kombinerade cykel- och ilgodståg för avveckling av cykeltrafiken. För att undvika cykelskador och underlätta lastning och lossning samt transport har varje sommar utrustats ett betydande antal godsvagnar, varjämte ett antal speciella cykeltransportvagnar måst anskaffas på stationerna. Trots alla rationaliseringsåtgärder kräver cyklarna proportionsvis mer personal än annat gods.

Cykeltransporterna har under 1951 minskats icke oväsentligt, vilket endast till en del är beroende på taxehöjningen. Den får till stor del tillskrivas andra orsaker såsom ändrade semestervanor, det relativt dåliga sommarvädret samt motortrafikens utveckling. Belysande för denna utveckling är, att samtidigt som antalet nytillverkade trampcyklar i landet minskats rätt avsevärt under de senaste två åren, har antalet nytillverkade motorcyklar och importen därav starkt ökat. Under de första fyra månaderna av 1951, sålunda före taxehöjningen, transporterades på statens järnvägar 162 900 mot 241 500 cyklar under samma tid 1950, vilket innebär en nedgång med 33 %. Man har sålunda även vid en oförändrad taxesättning måst räkna med en betydande nedgång i cykeltransporterna å järnväg. Den omständigheten att mindre antal godsvagnar under 1951 behövt tas i anspråk för cykeltransporter har ur trafikeffektivitets- och företagsekonomisk synpunkt varit av värde under den tid, då godstrafiken varit större än någonsin tidigare och knapphet rått på vagnar. Även om ur bl. a. kostnadssynpunkt goda skäl finns för att bibehålla nuvarande avgifter, kan dock trafikpoli-

tiska och företagsekonomiska skäl anföras för en viss justering av de nu utgående avgifterna, vilken styrelsen ämnar vidtaga i samband med ett allmänt förslag till taxeändringar i person- och godstrafik, som styrelsen inom kort ämnar ingiva.

Utskottet. Såsom av järnvägsstyrelsens yttrande framgår kommer styrelsen att ingiva förslag till Kungl. Maj:t om taxeändringar i person- och godstrafik, varvid även kommer att föreslås revidering av taxorna för cykeltransporter. Detta förslag föreligger, enligt vad utskottet inhämtat, då kammaren har att behandla detta utlåtande. Skäl till skrivelse i ärendet föreligger alltså icke, då frågan ändock blir föremål för prövning inom den allra närmaste tiden.

Utskottet får alltså hemställa,

att motion II: 231 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 4 mars 1952.

På utskottets vägnar:

PATRIK SVENSSON.

Närvarande: herrar Svensson i Alingsås, Gustafson i Göteborg*, Gustafson i Bogla, Nordkvist, Pettersson i Ersbacken, Ohlsson i Kastlösa*, Dickson, fru Västberg, fröken Ager, herrar Brandt, Jönsson i Rosshol, Forsberg, Braconier, fröken Vinge, herr Adolfsson, fru Svedberg, herrar Bark*, Bengtsson i Halmstad, Andersson i Linköping och Anderson i Sundsvall.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.