

## Nr 5.

### *Första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande i anledning av väckt motion om sänkning av taxorna för cykeltransporter å järnväg.*

I en inom första kammaren väckt, till dess allmänna beredningsutskott hänvisad motion, nr 178, har herrar *Björnberg* och *Eskilsson* 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 återinföres.

Utskottet har tagit del av yttrande över inom andra kammaren väckt likalydande motion, II: 231, 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. Det 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 trafikpolitiska 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* understryker motionärernas uttalande att den höjning av taxan för järnvägstransport av cyklar, som Kungl. Maj:t beslutade våren 1951, blivit kännbar för ett betydande antal trafikanter. Det torde få anses att fördubblingen av avgifterna medverkat till den icke oväsentliga nedgång av cykeltransporterna på järnväg, som har konstaterats under 1951. Även om andra orsaker härvid också gjort sig gällande kan taxehöjningens andel icke förbises. Järnvägsstyrelsen har numera funnit att trafikpolitiska och företagsökonomiska skäl kan anföras för en justering av de nu utgående avgifterna och har i sitt nyligen till Kungl. Maj:t ingivna förslag om taxeändringar i person- och godstrafik upptagit sådan justering av dessa avgifter, att fem avgiftsklasser i stället för nuvarande tre skall införas, varigenom en större differentiering av kostnaderna i förhållande till transportsträckan kommer till stånd. Vissa andra lättnader i kostnaderna för cykeltransporter på järnväg överväges dessutom av järnvägsstyrelsen.

Utskottet finner med hänvisning till att frågan om en bättre avvägning av avgifterna för cykeltransport på järnväg genom järnvägsstyrelsens skrivelse i taxefrågan kommit under Kungl. Maj:ts prövning att skäl till riksdagsskrivelse i ärendet icke föreligger, varför utskottet hemställer,

att motion I: 178 ej måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 11 mars 1952.

På utskottets vägnar:

BERNHARD NÄSGÅRD.

---

*Närvarande:* herrar Näsgård, Sandberg, Birger Andersson, Ernst Hjalmar Nilsson, Lundqvist, Einar Eriksson, Nerman, Lars Andersson\*, Weiland, Rune Johansson och Axel Andersson.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.