WILEY

The Scandinavian
Journal of Economics

Förstadstrafiken och den nya järnvägstaxan

Author(s): G. Cassel

Source: *Ekonomisk Tidskrift*, Årg. 7 (1905), pp. 447-460

Published by: Wiley on behalf of The Scandinavian Journal of Economics

Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/3437017>

Accessed: 21-06-2016 16:58 UTC

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at
<http://about.jstor.org/terms>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Wiley, *The Scandinavian Journal of Economics* are collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Ekonomisk Tidskrift*

Förstadstrafiken och den nya järnvägstaxan.

Af G. Cassel.

Enligt gällande taxa å statens järnvägar är priset för månadsbiljett bestämdt efter en dubbelt fallande tariff. Månadsbiljett är nämligen relativt billigare för längre afstånd än för kortare och likaledes för flere månader än för färre. Så t. ex. kostar månadsbiljett för *en* månad i tredje klass för 10 km. 6 kronor, för 20 km. 12 kr., för 40 km. 22 kr., för 60 km. 28 kr. etc. Månadsbiljett i tredje klass för ett afstånd af 10 km. kostar för en månad 6 kr., för 2 månader 11 kr., för 3 månader 16 kr., för 4 månader 20 kr., för 6 månader 26 kronor, för 12 månader 36 kr. För årsbiljett är priset per månad alltså jämnt hälften af hvad det är vid köp af biljett för en månad i sänder.

Dessa biljetter kunna anses billiga, årsbiljetter t. o. m. utomordentligt billiga. Räknar man 50 enkla resor i månaden (mot-svarande en resa fram och tillbaka hvarje helgfri dag), blir priset för ett afstånd af 10 km. lika med 1,2 öre per km., med biljett för 1 månad, och 0,6 öre per km. med biljett för helt år.

På grund af dessa låga pris har på flere ställen i landet under de senaste åren utvecklat sig en mycket liflig lokaltrafik, hufvudsakligen förstadstrafik. Särskildt i närheten af Stockholm och Göteborg hafva hela samhällen vuxit upp på den ekonomiska grundvalen af den gällande tariffen för månadsbiljetter. Våra dagars lofvande egna-hems-rörelse är alltså till väsentlig del baserad på denna tariff, och storstädernas bostadsfråga — en af den

sociala frågans centralpunkter — kan icke undgå att röna inflytande af en häftig förändring af tariffen.

I sitt förslag till zontariff på statens järnvägar, som afgafs 1903, förklarar emellertid järnvägsstyrelsen »avgifterna för s. k. månadsbiljetter vara af mera underordnad natur och därför lämpligen kunna liksom hittills bestämmas af styrelsen». Järnvägsstyrelsen meddelar samtidigt, att den har för afsikt att fastställa månadsbiljetterna till ett pris, motsvarande priset för 24 enkla resor utan någon rabatt för biljett för flere månader.

Denna prisberäkning för månadsbiljetter blef af regeringen godkänd och upptagen i den af K. Maj:t den 7 april 1905 utfärdade taxan. Den leder för mycket korta resor till något *lägre* pris för *en* månad än nu gällande taxa. För 10 km. är priset för *en* månad för närvarande 6 kr.; enligt den nya taxan blir det 7 kr. 20 öre. För 20 km. är nuvarande priset för *en* månad 12 kr.; detta pris blir detsamma efter den nya taxan. Då emellertid all rabatt för biljetter, som köpas för flere månader på en gång, försvinner med den nya taxan, blir priset för dessa biljetter väsentligen förhöjdt. Så t. ex. kostar för närvarande en årsbiljett för ett afstånd af 10 km. 36 kronor, för 20 km. 68 kr. Efter den nya taxan bli prisen 86 kr. 40 öre och 144 kr. resp.

Detta är nu onekligen en mycket väsentlig förhöjning. En familj, som byggt sig ett hem på landet, under förutsättning af att årsbiljetten in till staden skall kosta 36 kronor, kan måhända bli tvungen att flytta in till staden igen, om priset höjs till 86 kr. 40 öre. Särskildt måste en dylik prisförhöjning bli af afgörande betydelse för en familj, där flere medlemmar måste resa dagligen. Alldeles klart är, att den nya tariffen i väsentlig mån kan komma att hindra den *vidare utvecklingen* af egna-hems-samhällena. För hvarje socialpolitiskt tänkande person måste det stå klart, att detta är en ytterst allvarsam sak; och man skulle vilja taga för gifvet, att en sådan våldsam tariffändring åtminstone icke företages utan de mest tvingande skäl och efter en grundlig utredning af alla de frågor, som stå i samband med densamma.

Någon sådan utredning har emellertid alldeles icke förbragts. Det enda, järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande har att anföra angående fördyrandet af månadsbiljetterna, är ett instämmande i zontariffkommitténs mening, »att intet fog finnes för bibehållandet af

den nu tillämpade principen, att proportionsvis högre afgifter uttagas för dylika biljetter gällande för en än för flere månader».

Beträffande denna sak skrifver zontariffkommittén (betänkande sid. 48), att den, som är i tillfälle att lösa biljett för längre tid, icke bör åtnjuta förmånen af ett relativt billigare pris än den, som blott kan köpa dylik biljett, gällande för *en* månad, och att därför månadsbiljetter hos oss, liksom fallet är i Tyskland, endast borde tillhandahållas för *en* månad. Zontariffkommittén hade emellertid klart för sig, att det icke gick an att alltför brådstörtadt höja taxan för ifrågavarande trafik. Kommittén föreslog därför, att prisen på biljett för *en* månad skulle beräknas efter ungefär en sjättedel af nuvarande pris för 6 månader. På detta sätt skulle ifrågavarande trafik fortfarande i någon mån komma i åtnjutande af den nu gällande rabatten vid köp af biljett för flere månader, ehuruval en fördyring skulle inträda i jämförelse med de nuvarande årsbiljetterna.

Kommitténs förslag betydde alltså en moderat medelväg för tarifiering af förstadstrafiken. Årsbiljetten för ett afstånd af 10 km. skulle enligt detta förslag ha kostat 54 kronor — mot 36 kr. nu och 86,40 enligt nya taxan; för ett afstånd af 20 km. skulle enligt kommittéförslaget årsbiljett ha kostat 90 kr. — mot 68 kr. nu och 144 kr. enligt nya taxan. För min del lutar jag också åt den uppfattning, som tycks ha gjort sig gällande bland järnvägsmännen, att gällande taxa för årsbiljetter är för låg och att en höjning är på sin plats. Men det synes mig, att redan den vanliga hänsynen till att ej göra öfvergången till det nya för skarp bjuder, att man stannar någonstans på vägen mellan den gamla och den nya taxan, t. ex. så, som kommittén föreslagit.

Denna synpunkt diskuterar järnvägsstyrelsen öfverhufvud icke. Den anser det som sin privatsak att bestämma i en fråga af så »underordnad natur».

Den 25 november 1903 afgaf järnvägsrådet ett utlåtande öfver järnvägsstyrelsens förslag till ny persontariff. I detta utlåtande heter det angående månadsbiljetter, att särskilda månadsbiljetter för förstadstrafiken visserligen böra behållas, men att »afgiften borde sättas något högre än järnvägsstyrelsen föreslagit, eller till samma pris som 15 resor fram och tillbaka. Visserligen innebär detta en förhöjning gent emot de nuvarande prisen för en

månadsbiljett och ännu mer i förhållande till de enligt nuvarande taxa reducerade afgifterna för biljetter gällande för flere månader, men då det af järnvägsrådet föreslagna priset i regel innebär en nedsättning till 1,5 à 1,8 öre pr kilometer, (under förutsättning att biljetterna begagnas vid en resa i hvardera riktningen hvarje söckendag)», borde någon längre gående reduktion icke ifrågakomma.

Enligt järnvägsrådets förslag skulle alltså för månadsbiljetterna en ytterligare prisförhöjning af 25 % utöfver den nya taxan hafva inträdt. Hvad som egentligen föranlett järnvägsrådet till en så utomordentlig prisförhöjning, tycks ha varit fruktan, för att trafiken på månadsbiljetter skulle vålla järnvägen ren förlust. Järnvägsstyrelsen hade ju i sitt utlåtande angifvit närtrafikens kostnader till 2,12 öre pr kilometer, och järnvägsrådet saknade kompetens att kritiskt bedöma denna siffra. Faran af att utelämnat uppgifter om de reala grundvalarna för en kostnadsberäkning ligger just däri, att själfva *begreppet* »kostnad» är så mångtydigt, ja saknar hvarje bestämd innebörd, innan man känner de grunder, hvarefter »kostnaden» beräknats.

Att emellertid järnvägen] kan befordra en mängd resande långt under 2,12 öre pr kilometer och därvid t. o. m. få ganska mycket öfver till betäckande af allmänna kostnader, är alldeles otvifvelaktigt. Detta framhölls också af dåvarande generaldirektören Nordström i en reservation till järnvägsrådets nyssnämnda utlåtande. Han yttrar bland annat, att »utgifterna för transportmedlens framdragande, underhåll och förräntning, hvilka äro de enda, som under alla omständigheter af hvarje särskild slags trafik för sig måste betäckas», utgöra endast 1,13 öre pr personkilometer. Därvid är att märka, att dessa kostnader beräknats efter en medelplatsbesättning under år 1901 af 26 %. En sådan medelsiffra har väl öfverhufvud knappast någon betydelse — den är ett typiskt exempel på det missbruk, som i statistiken drifves med medeltalsberäkningar i tid och otid. Den nämnde reservanten förklarar också »att för närtrafiken åtminstone vid större städer de tillgängliga platserna till ett vida större procenttal äro besatta». Antag t. ex., att platsbesättningen i den egentliga förstadstrafiken, hvarom här är fråga, är 32 1/2 %, d. v. s. 25 % mer än det angifna medeltalet för hela persontrafiken. Då är ju den ofvannämnda direkta kostnaden per personkilometer allenast 4/5 af den antagna genom-

snittskostnaden, alltså ungeför 0,9 öre pr personkm. Dessutom bör man erinra sig, att 1901 var ett alldeles exceptionellt år för järnvägarnas finanser, i det att kostnaderna stego betydligt utöfver hvad de tidigare och äfven senare varit. Med hänsyn härtill torde den undre gränsen för priset pr personkilometer i förstadstrafiken kunna sättas ännu något lägre.

Af det nu sagda framgår åtminstone en sak med full tydlighet, och det är, att hvarken järnvägsstyrelsens eller järnvägsrådets prisförhöjningar för månadsbiljetter hvila på en verklig utredning af de omständigheter, som borde vara bestämmande för en sådan förändring. Man har utan tillräckliga sakliga skäl ingripit i en viktig social fråga på ett synnerligen olyckligt sätt. Det måste under sådana förhållanden ovillkorligen fordras, att en grundlig undersökning af förstadstrafikens ekonomi snarast möjligt blir verkställd. Utgifterna för denna trafik måste så vidt möjligt särskiljas från järnvägens öfriga utgifter; och särskildt måste för beräkningen af kostnaderna den faktiska platsbesättningen i förstadstrafiken utrönas, hvilket tämligen lätt bör kunna ske genom att räkna antalet resande med tågen mellan de olika stationerna. Vidare kunde det ju vara skäl att ta reda på de priser, som gälla för förstadstrafiken vid utlandets storstäder, t. ex. Köpenhamn och Berlin, samt i hvad mån denna trafik anses lönande. Ty nog är det ändå bedröfligt, att i en så viktig fråga utlåtanden skrivas och beslut fattas utan att man på något sätt söker tillgodogöra sig erfarenheter, som vunnits i andra länder, där det redan länge funnits en utvecklad förstadstrafik.

För min del måste jag här inskränka mig till att angifva några allmänna synpunkter för studiet af förstadstrafikens ekonomi.

För att skapa en stor och lönande förstadstrafik vid en modern storstad behöfs egentligen ingenting annat än goda och billiga järnvägsförbindelser med den omgifvande landsbygden till ett afstånd af 10 à 20 km. Erfarenheten visar, att så snart detta villkor är uppfyllt, egna-hems-samhällen växa upp med förvånande hastighet, hvarmed naturligtvis följer en betydande utveckling af trafiken.

Denna förstadstrafik är emellertid ingalunda enhetlig, utan sönderfaller i tre tämligen bestämdt skilda grupper. Vid tariff-

bildningen måste hänsyn härtill tagas genom en differentiell behandling af de olika trafikgrupperna. Dessa äro:

1:o resande, som bo på landet, men hafva sitt regelbundna arbete i staden, och således i allmänhet resa fram och tillbaka dagligen;

2:o öfriga invånare i förstadssamhällena, som ofta ha ärenden till staden;

3:o stadsbor, som besöka bekanta eller göra utflykter.

Till dessa grupper skulle kunna läggas ännu en fjärde och vanligen mycket betydande grupp, nämligen arbetare från staden, som ha sysselsättning vid byggnads- och andra företag inom förstadssamhällena. För dessa böra dock lämpligen särskilda tåg anordnas vid arbetstidens början och slut; för sådana resor bör biljettpriset naturligtvis sättas så lågt som möjligt.

Nu har förstadstrafiken den egendomligheten, att trafiken inom hvar särskild grupp icke är oberoende af de öfriga, så att den kan behandlas som en sak för sig. I själfva verket är förstadstrafiken helt och hållet beroende på gruppen (1). Endast om järnvägen genom goda tågförbindelser och billiga pris lyckas förmå personer, som ha sitt arbete i staden, att i större utsträckning bosätta sig på landet, kan den öfriga trafiken alls komma till stånd. Det är alltså icke fråga om att denna grupp af resande skall på något sätt gynnas på bekostnad af de öfriga: utan gruppen (1) skulle de öfriga resorna öfverhufvud aldrig komma i fråga.

Det första budet i förstadstrafikens ekonomi är således det: skapa förstäder! Detta kan icke ske utan särdeles billiga pris för resande af gruppen (1). Följaktligen bjuda rent ekonomiska motiv att hålla prisen för denna grupp så låga som möjligt, d. v. s. låta dem betala de löpande utgifter, den förorsakar, men därutöver belasta den med en mycket ringa del af de gemensamma kostnaderna.

Har man på detta sätt vunnit gruppen (1), så följa de öfriga grupperna af sig själfva. Någon rabatt måste emellertid beviljas för gruppen (2), om de årliga resekostnaderna för familjen icke skola springa upp till siffror, som afskräcka andra från att flytta till landet. Men för gruppen (3) kan man gärna behålla ordinarie pris. Att de ingalunda hindra denna slags trafik, visar erfarenheten från Djursholmsbanan på det mest otvetydiga sätt. De ordi-

narie biljettprisen äro här ovanligt höga: 35 öre för enkel tur utan rabatt för tur och retur. Och likväl har banan en högst betydande åtgång på sådana biljetter. Måhända skulle någon vilja påstå, att det är på dessa biljetter banan bär sig. Svaret härpå är helt enkelt, att utan de billigare årsbiljetterna skulle Djursholm aldrig funnits och därför icke heller den öfriga trafiken på Djursholmsbanan.

Ser man saken från kostnadssynpunkt, kommer man till samma resultat. Gruppen (1) är den mest konstanta trafikgrupp, en järnväg öfverhufvud kan önska sig: i det stora hela samma trafik på bestämda tider i vackert väder som i fult, sommar som vinter. I mindre grad gäller detta om gruppen (2), under det gruppen (3) helt naturligt ger en ytterst ojämn trafik.

Dessa skäl tala för särskildt billiga pris för gruppen (1). För närvarande är detta önskemål på statsbanorna tillgodosedt genom billiga månadsbiljetter och ändå billigare biljetter för flere månader eller för helår. Emellertid finnas knappast några skäl för att den, som reser *en* månad, skall få resa särskildt billigt. Gruppen (1) omfattar tydligen endast sådana personer, som resa hela året eller åtminstone någon större del af året. För sådana resande böra särskildt billiga biljetter inrättas, ej för den, som vill resa ofta under *en* månad. I detta afseende är den nya taxan en reform i orätt riktning. Ty den inför en billig biljett för en månad utan rabatt för flere månader, d. v. s. den behandlar resande af gruppen (1) icke gynnsammare än sådana resande, som tillfälligtvis behöfva resa ofta under *en* månad.

Hur man kommit till en sådan tarifiering, är lätt att se. Zontariffkommittén hade framhållit, att den, som är i tillfälle att lösa biljett för längre tid, ej bör åtnjuta förmånen af ett relativt billigare pris än den, som blott kan köpa dylik biljett, gällande för *en* månad (betänkande sid. 48). Detta är uppenbarligen en riktig tanke. En arbetare, som reser hela året och sålunda otvifvelaktigt hör till gruppen (1), bör komma i åtnjutande af det billiga pris, som medges årstrafikanter, äfven om han icke kan på en gång lägga ut en så stor summa, som motsvarar årsbiljett. Den nya taxan tillmötesgår emellertid denna fordran på ett tämligen kuriöst sätt, nämligen genom att *höja* priset på årsbiljett till 12 gånger priset på månadsbiljett.

Finns det då ingen möjlighet att bereda den, som reser hela året, förmånen af ett billigt årspris utan att detta pris erläggas på en gång? Kan man icke ordna så, att biljettprisen för längre tid få betalas i småportioner för hvar månad? Det synes mig att detta problem enklast kan lösas på följande sätt: Man insätter för hvar kalendermånad månadsbiljetter af två slag; priset på den ena biljetten sättes till hälften af priset på den andra. *De billigare månadsbiljetterna utlämnas endast mot återlämnande af månadsbiljett, lydande å samma person för föregående månad.* Därmed vinnes ju, att den reguliäre trafikanten kommer i åtnjutande af ett billigare pris än den mera tillfällige köparen af månadsbiljetter. Den, som icke behöfver resa under en viss månad, t. ex. därför, att han är arbetslös eller tjänstledig eller bortrest, kan icke göra sig en besparing genom att låta bli att köpa biljett för den månaden; ty då måste han betala nästa månadsbiljett med dubbla priset. Detta är alldeles i sin ordning; ty den, som drar fördel af det billiga priset för helårstrafiken, bör, liksom nu vid köp af årsbiljett, finna sig i att han får betala äfven för en eller annan månad, då han icke reser. För innehafvare af årskort finns i regeln någon period, då han icke reser. Detta är en bidragande orsak till att järnvägen med ekonomisk fördel kan sälja årskort till nedsatt pris. Vill man nu låta trafikanterna betala årspriset i 12 portioner, så bör man icke därför på en gång bereda dem den fördelen att slippa betala för de månader, då de icke resa.

Emellertid kan järnvägen knappast medgifva en så stark rabatt hela året om. Man bör ta i öfvervägande, huruvida skälen för en prisnedsättning å månadsbiljetter äro lika starka under olika årstider. Ser man denna fråga ur järnvägens kostnadssynpunkt, så finner man, att de extra kostnader, som förorsakas af *ny* trafik, i regeln måste vara större på sommaren än på vintern. Ty på sommaren är persontrafiken i allmänhet mycket större än på vintern (t. ex. i augusti 1903 en inkomst af person- och posttrafik af 2,03 mill. kr. mot 1,15 mill. kr. för januari samma år). På sommaren är alltså järnvägens material i mycket hög grad taget i anspråk, och ny trafik kräfver lätt en motsvarande ökning af detta material. Under vintermånaderna torde däremot järnvägen kunna mottaga

en rätt betydande ökning af persontrafiken utan nämnvärd ökning af materialet.

Järnvägen har således från synpunkten af sin egen ekonomi stark anledning att om möjligt uppmuntra trafiken under vintern, men icke motsvarande anledning att söka förstora sommartrafiken. Nu torde det i allmänhet vara svårt nog att vinna en ökning af persontrafiken under vintern genom lägre biljettpris. Men ett slag af persontrafik skulle säkerligen i detta afseende visa sig känslig, och det är just trafiken på månadsbiljetter. Ty de, som bosätta sig utanför sitt verksamhetsområde, måste i regeln resa regelbundet under vintern; och denna bosättning i villastäder är, såsom förut sagts, väsentligen beroende af låga pris på månadsbiljetter.

Man kommer alltså till det resultat, att järnvägen gärna kan *fordra det normala priset på månadsbiljetter under de tre sommarmånaderna, men för de reguliära trafikanterna, på sätt nyss är sagdt, bevilja en nedsättning till hälften för årets öfriga månader.*

Då en så betydlig rabatt beviljas de reguliära trafikanterna, finns ingen anledning att hålla det ordinarie priset på enkla månadsbiljetter särskildt lågt. Detta pris borde därför lämpligen kunna beräknas *efter priset för 30 enkla resor*, icke efter 24, såsom den nya taxan föreskrifver.

Enligt den nya taxan utjämnas biljettprisen i tredje klass för kortare resor till jämna 10-tal ören. En sådan utjämning kan ju försvaras ur bekvämlighetssynpunkt. Men att beräkna priset å månadsbiljetter efter sålunda utjämnade pris för enkla resor synes fullkomligt meningslöst. Därigenom blir språnget från ett biljettpris till nästa högre för månadsbiljetterna *24 gånger större* än det är för vanliga turbiljetter, d. v. s. den, som bor kanske 1 km. längre bort, får för sin månadsbiljett betala 2 kronor 40 öre mer än den, som bor närmare! Detta fel borde med någon smula eftertanke ha kunnat undvikas, genom att man direkt utgått från grundpriset 2,5 öre pr km. och gjort utjämningen först för priset å månadsbiljett.

Om alltså priset, enligt hvad nyss sades, skulle beräknas efter priset för 30 enkla resor, så bör detta utföras så, att *priset för månadsbiljett sättes till $30 \times 2,5$ öre = 75 öre pr kilometer* af afståndet mellan de stationer, för hvilka månadsbiljetten skall

gälla. *Den normala biljetten för en månad* skulle alltså komma att kosta 75 öre pr km.; *för den reguliäre trafikanten skulle priset för vintermånaderna* under ofvannämnda villkor *blifva* 37,5 öre pr km. *En helårstrafikant* skulle alltså betala $3 \times 75 + 9 \times 37,5$ öre = 5 kr. 62,5 öre pr km.¹ För ett afstånd af t. ex. 10 km. skulle priset alltså blifva: för enkel månad: 7 kr. 50 öre; för månadsbiljett med rabatt: 3 kr. 75 öre; och för helt år: 56 kr. 25 öre. Det nuvarande årspriset för samma afstånd är 36 kr.; den nya taxans årspris är 86 kr. 40 öre. Den som i likhet med mig anser ett årspris af 36 kr. för lågt, bör finna en förhöjning upp till 56 kr. 25 öre rätt afsevärd; att på en gång höja det till 86 kr. 40 öre är orimligt.

För ett afstånd af 20 km. är det nuvarande årspriset 68 kr., den nya taxans 144 kr. Enligt mitt förslag skulle det blifva 112 kr. 50 öre, alltså äfven i detta fall en mycket afsevärd förhöjning i förhållande till nuvarande pris, men i alla fall ej på långt när en sådan förhöjning, som den nya taxan begär. Äfven för enkla månadsbiljetter utan rabatt betyder mitt förslag en förhöjning gentemot gällande taxa: för 10 km. 7 kr. 50 öre mot 6 kr. nu och för 20 km. 15 kr. mot 12 kr. nu. Det torde således knappast kunna sägas, att förstadsrafiken enligt detta förslag blir öfver höfvan gynnsamt behandlad. Men i alla fall kan det vara nyttigt att undersöka, hur priset pr verkligen tillryggalagd personkilometer ställer sig enligt detta förslag, och jämföra detta pris med järnvägens sannolika extrakostnad för denna slags trafik.

Vi ha vid denna undersökning att utgå från ett *årspris af* 5 kr. 62,5 öre pr km. Vidare måste vi känna det antal enkla resor, som i genomsnitt göras under året af det slags trafikanter, som komma i åtnjutande af det låga årsbiljettpriset. Man har räknat med 600 enkla resor om året. Detta synes mig — åtminstone med den personliga kännedom jag har om förstadsrafik — vara väl högt räknadt. Endast en verklig räkning af de resande kan med säkerhet afgöra denna fråga. Men tills vidare bör följande tagas i betraktande. För den, som dagligen reser till sitt arbete, kan man beräkna 25 resor fram och tillbaka för hvar månad,

¹ Priset borde i hvarje fall beräknas efter en viss minsta väglängd t. ex. 8 km.. Minimiprisen skulle då bli: för normal månadsbiljett 6 kronor, för årsbiljett 45 kronor.

d. v. s. 50 enkla resor. Men äfven en sådan resande har någon gång tjänstledighet eller är någon tid sjuk eller arbetslös eller af någon anledning bortrest. Därför reser han ingalunda i regeln 12 gånger så mycket pr år som under en normal arbetsmånad. Alltså är siffran 600 enkla resor redan för en sådan resande för hög. Härtill kommer emellertid, att i förstäderna bor en mängd personer, som ha sitt arbete så ordnad, att de icke behöfva resa precis hvar dag, men i alla fall så ofta, att det blir förmånligt köpa årsbiljett. Om partibiljett kan erhållas till ett pris af 2 öre pr km. (såsom enligt den nya taxan är fallet), skulle det med det af mig föreslagna priset för årsbiljett löna sig att köpa biljett för hela året, om man behöfde resa mer än 281 enkla resor. Alltså måste man antaga, att bland dem, som resa efter årspris, finnas personer, som göra ett antal resor hvilket som helst mellan 281 och 600. Naturligtvis ligger medeltalet närmare den öfre gränsen, men stort mer än 500 enkla resor pr år i genomsnitt för alla trafikanter af nu ifrågavarande kategori torde man ej få räkna.

Med ett genomsnittstal af 562 enkla resor på året kommer man till ett pris af 1 öre pr personkm. Denna inkomst bör således anses såsom ett minimum, som i medeltal skulle tillflyta järnvägen med den här föreslagna tariffen för årsresande. Men därvid bör erinras, att järnvägen vid sidan häraf skulle ha en betydligt högre inkomst pr personkilometer af vanliga månadsbiljetter, hvilka, särskildt under sommarmånaderna, antagligen skulle komma att försälgas i rätt betydligt antal. För sådana biljetter skulle inkomsten, med beräkning af 50 enkla resor i månaden, bli 1,5 öre pr personkilometer. Å andra sidan skulle med det föreslagna systemet en del resande, som endast reste under vintern, komma att betala ett ändå lägre pris än det för årsresande beräknade. Men antagligt är likväl, att järnvägen skulle uppnå en genomsnittlig inkomst af alla månadsbiljetter af åtminstone 5 kr. 62 öre pr km. och år. På grund häraf skulle järnvägens inkomst af *hela* trafiken på månadsbiljetter kunna räknas till åtminstone 1 öre pr personkilometer och antagligen till något tiondedels öre mera.

Under dessa antaganden skulle förstadstrafiken på månadsbiljetter icke blott täcka sina egna direkta utgifter, utan också lämna något ringa bidrag till järnvägens allmänna utgifter. Mitt förslag innebär icke på något sätt, att järnvägen skulle med någon

slags nådegåfva understödja förstadsrafiken eller att andra grenar af trafiken skulle tvingas att betala mer, för att förstadsrafiken skulle göras särskildt billig. Tvärtom kan man, enligt hvad ofvan utvecklats, förutsätta, att de billiga månadsbiljetterna skulle befordra en uppblomstring af egna-hem-samhällen, och att därmed i sin tur skulle följa en stark utveckling af den öfriga trafiken till dessa samhällen. Denna öfriga trafik med vanliga biljetter och partibiljetter är det, som skall lämna järnvägen dess egentliga vinst på förstadsrafiken. Månadsbiljetternas uppgift är att öfverhufvud möjliggöra en förstadsrafik i större skala; de behöfva därför endast täcka de löpande kostnader, som deras resande förorsaka.

Naturligtvis kan man mot hela det resonnemang, jag här framfört, invända, att det är skäligen hypotetiskt. På åtskilliga punkter skulle man utan tvifvel kunna vinna ett fastare underlag. Men då järnvägsstyrelsen icke aktat nödigt att gifva någon som helst utredning af frågan, hoppas jag, att det varder en enskild man tillgifvet, om han icke i förstone kan prestera mer än här gjorts.

* * *

Sedan ofvanstående skrifvits och uppsatts, har, enligt hvad tidningarna meddela, järnvägsstyrelsen uppgjort förslag till vissa nedsättningar i den taxa för persontrafiken, som skulle träda i kraft den första nästkommande Januari. Dessa nedsättningar, öfver hvilka järnvägsstyrelsen hört järnvägsrådet, beröra särskildt förstadsrafiken.

Järnvägsstyrelsen har först velat afhjälpa det ofvan (sid. 455) anmärkta felet, att språnget i priset å månadsbiljetterna vid öfvergång till en följande zon är onödigt stort (2 kr. 40 öre). Järnvägsstyrelsens nya förslag går ut på att månadsavgiften skall beräknas efter $24 \times 2,5 = 60$ öre per kilometer. Detta är samma beräkningsmetod, som ofvan föreslagits, ehuru väl järnvägsstyrelsen vill bibehålla en beräkning af månadspris efter 24 enkla resor i stället för 30, som järnvägsrådet ursprungligen velat och som jag också i ofvanstående förslag utgått från.

Järnvägsstyrelsens viktigaste medgifvande är emellertid, att för årstrafikanterna priset skulle sättas till 8 gånger priset för en månadsbiljett, och att möjlighet skulle beredas dessa trafikan-

ter att betala sin årsbiljett genom successiva inbetalningar. Genomföres detta förslag, så är i hufvudsak vunnet, hvad jag genom ofvanstående utredning åsyftat att vinna. Hvilken form man väljer för ett medgifvande af successiva inbetalningar, är naturligtvis en fråga af relativt underordnad natur.

Enligt mitt förslag var årsbiljettens pris lika med sju och en half gång priset på månadsbiljett. Enligt Järnvägsstyrelsens nya förslag skulle årspriset vara 8 gånger månadspriset, alltså en obetydlighet mera. Å andra sidan föreslår järnvägsstyrelsen, som nämndt, ett betydligt billigare pris å månadsbiljett än det jag här förordat (60 öre pr km. i stället för 75 öre). Detta gör, att järnvägsstyrelsen i sitt nya förslag är ändå mera liberal mot helårstrafikanterna än jag i mitt förslag vågat vara. Helårspriset skulle nämligen nu bli 4 kr. 80 öre pr km. i stället för 5 kr. 62,5 öre enligt mitt förslag. För min del har jag ingenting att invända mot en så gynnsam behandling af helårstrafikanterna, och jag anser, att äfven med ett så lågt pris för denna grupp af trafikanter förstadstrafiken kan bli ekonomiskt fördelaktig för järnvägarna.

Däremot vidhåller jag, att något egentligt skäl för att sätta priset å biljett för *en* månad särskildt lågt icke finnes. Man kan förstå, att järnvägsstyrelsen i sitt ursprungliga förslag ville beräkna priset å månadsbiljett så lågt som möjligt, då enligt detta förslag någon ytterligare rabatt icke skulle beviljas årstrafikanterna. Men då man beslutit sig för att medgifva en sådan rabatt, så har man ju ett medel i sin hand till att åstadkomma de billiga pris för de reguliära trafikanterna, som fordras af förstadstrafikens ekonomi. Och därmed bortfaller, synes det mig, anledningen till järnvägsstyrelsens låga prisberäkning för biljetter för *en* månad. Någon särskildt stor betydelse torde denna fråga emellertid knappast få, annat än möjligen för sommartrafiken, som ju kan komma att förorsaka järnvägen rätt betydande extra utgifter.

I fråga om det ekonomiska resultatet af den föreslagna prisnedsättningen tyckes järnvägsrådet haft en mera pessimistisk uppfattning och velat gå med på järnvägsstyrelsens förslag, endast om de socialpolitiska synpunkterna skulle få vara afgörande. Jag skulle med anledning häraf ytterligare önska betona, att förstads-

trafiken måste betraktas i sin helhet såsom *en* affär. Årstrafikanterna, som bosatt sig på landet och skapat villasamhällena, äro så att säga lockfåglarna som skola draga hela den öfriga förstadstrafiken till järnvägen; och det är denna öfriga förstadstrafik, som skall ge vinsten. En af de svenska privatbanornas mest framstående män sade mig för en tid sedan, att han skulle befordra familjefäderna ut till förstäderna snart sagdt till hvad pris som helst; förtjänsten ligger i den stora trafik, familjefadern drar med sig. Så länge enskilda järnvägar finna med sin fördel förenligt att på detta sätt uppmuntra förstadstrafiken, kan en motsvarande tariffpolitik knappast medföra förlust för statsjärnvägarne. Det vore enligt min tanke mycket olyckligt, om den föreställningen, som tycks vara järnvägsrådets, blefve allmän, att staten genom det tillmötesgående, man nu synes vilja visa förstadstrafiken, hade gifvit en present, för hvilken man till äfventyrs på andra håll kunde komma att fordra vederlag. En väl skött förstadstrafik kan och bör bli en affär, som betalar sig. Men den oundgängliga förutsättningen härför är billiga pris för de reguliära trafikanterna.