

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Maaned paa 1 Kr. 60 Øre, mellem Valby og Bernstorffsvej en Nedsættelse paa en Billet paa 15 Øre og paa et Ratekort for en Maaned paa 3 Kr. 20 Øre, paa Strækningen Enghave—Gentofte en Nedsættelse paa en Billet af 5 Øre og paa Ratekort for en Maaned paa 80 Øre, mellem Enghave og Holte en Nedsættelse paa en Billet paa 5 Øre og paa et Ratekort for en Maaned af 60 Øre, mellem Hellerup og Hvidovre en Nedsættelse i Billetprisen paa 20 Øre og for Ratekort for en Maaned paa 4 Kr., mellem Hellerup og Glostrup en Nedsættelse paa en Billet paa 15 Øre og paa Ratekort for en Maaned paa 2 Kr. 20 Øre, mellem Svanemøllen og Hedehusene en Nedsættelse i Billetprisen med 10 Øre og paa Ratekort for en Maaned med 1 Kr. 20 Øre, mellem Nordhavn og Taastrup en Nedsættelse i Billetprisen med 5 Øre og for Ratekort med 60 Øre. Dette er kun Eksempler; jeg kunde nævne en meget lang Række andre Eksempler paa Nedsættelse i saavel Billetprisen som i Kortprisen inden for Nærtrafikområdet direkte som Følge af Nyordningen.

Den ærede Forespørger vil heraf se, at man med Rette kan tale om saavel Forhøjelser som Nedsættelser af Taksterne som Følge af Nyordningen. Naturligvis vil Inddragningen af Boulevardbanen i Billetprisberegningen medføre en Stigning i de hidtil gældende Billetpriser, men i mange Tilfælde medfører Enhedstakordningen med Nørreport Station som Beregningscentrum Forskydninger i nedadgaaende Retning, saaledes som det fremgaar af, hvad jeg her har oplyst.

Forespørgeren har i sin Forespørgsel særlig beskæftiget sig med Ratekortpriserne, men det lader sig ikke gøre at skelne mellem Kort og Billetter i denne Forbindelse. Kortene følger i Pris efter et bestemt Forhold Billetten, og den samme Tarifaftand gælder overalt for Kort og Billetter. Det var derfor ogsaa nødvendigt efter Nyordningens Ikrafttræden at lade Kort fra en enkelt Nærtrafikstation gælde til hele Bybanen og beregnet fra eller til dennes Centrum, altsaa Nørreport Station.

Naar man derefter hæfter sig ved, at den, der staar af f. Eks. ved Østerport Station, kommer til at betale for en længere Strækning, end han benytter, er det selvfølgelig rigtigt, men til Gengæld kommer de rejsende, der nordfra kører til Hovedbanegaarden eller Valby, ikke til at betale for den fulde Afstand, ganske som det sker ved Sporvejene. Men i øvrigt maa Kort-

priserne betegnes som relativt lave. Medens Statsbanerne for hele Landet oppebærer gennemsnitlig pr. Personkilometer 3,9 Øre, faar Statsbanerne for Abonnementskort mellem to bestemte Stationer kun 1,6 Øre pr. km og i København altsaa mindre, naar man ikke beregner Betaling for samtlige Kilometre.

Der kan endvidere være Grund til at nævne, at de rejsende i Københavns Nærtrafik har en Række andre Fordele frem for rejsende i Provinsen. Jeg kan saaledes oplyse, at der hidtil, altsaa til 1. Maj, for rejsende nordfra kun er betalt til Østerport Station, ca. 4,7 km fra Hellerup, skønt man har haft Ret til at køre til Hovedbanegaarden og senere til Frederiksberg Station, i alt 18,2 km, og fremtidig som Følge af Nyordningen, som jeg før har nævnt, har Ret til at køre over hele Bybanen, 25,6 km, mod kun at betale for 6,3 km.

Der er ogsaa Grund til at nævne, at Kortene paa Nord- og Kystbanen inden for Holte og Skodsborg, inden for visse Grænser kan benyttes paa begge disse Baner af Hensyn til Folk, der bor midt imellem disse to Banelinier, men Kortene kan naturligvis ogsaa bruges til Besøg paa den anden Bane via Hellerup. Det er en Fordel, man har, naar man bor inden for dette Omraade.

Naar der desuden, som alle ved, ved helt igennem moderne og kostbart Materiel, ved hurtig Kørsel med tre Tog pr. Time fra tidlig Morgen til sen Aften ydes S-Banens Publikum særdeles god Service, forekommer det mig ikke, at der er Grund til Klage, fordi den nye Bybaneordning har medført, at ogsaa Boulevardbanen har maattet inddrages i Billet- og Kortprisberegningen, og Tarifaftandene som Følge deraf er forhøjede.

De trafikale Fordele, som fra 1. Maj er tilført Storkøbenhavns Befolkning ved Enhedstakordningen og Samarbejdet mellem Statsbanerne og Sporvejene, er saa betydelige, at de langt opvejer de Ulemper, som vil kunne paapeges, og som er en uundgaelig Følge af det System, der her er bragt i Anvendelse, saaledes som vi kender det fra Sporvejene. Der er jo ingen, der beklager sig over at skulle betale den samme Takst paa Sporvejene f. Eks. fra Svanemøllen til Hellerup som for en Rejse gennem hele København. Den samme Ordning er altsaa nu gældende for Københavns Bybane. Nu er Forholdet dette, at rejsende for længere Rejser slipper billigere end rejsende for kortere.

Jeg vil gerne i Anledning af den ærede Forespørgers Udtalelser resumere min Be-