

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

og hvorhen man vil, for en Pris, der ikke andrager mere, end hvad godt 2 Dobbeltbilletter om Maanedn til Strækningen København—Fredericia med Hurtigtog koster. For Fællesklassen er Prisen nu 712 Kr., hvad der svarer til 33 Dobbeltbilletter til Strækningen København—Fredericia med Hurtigtog. Det er min Opfattelse, som ogsaa deles af Regeringen, at der her i alt for lang Tid har bestaaet et urimeligt Forhold: der har gennem de Priser, der har været gældende for de saakaldte Aarskort, været givet en ganske urimelig stor Rabat. Naar Takstspørgsmaalet tages op paa den foreliggende Baggrund, som er den, at der med de stærkt stigende Driftsudgifter maa tilvejebringes et nogenlunde rimeligt Forhold mellem det, der skal betales, og det, der ydes, vil det derfor være rimeligt og naturligt ogsaa at faa rettet det urimelige Forhold, der hidtil har bestaaet paa dette Omraade. Jeg er imidlertid, som det fremgaar af det foreliggende Lovforslag, under Forhandlingerne i det andet høje Ting gaaet med til nogle Ændringer, derunder at nedsætte Prisen for første Maaned noget, idet man dog bevarer en saadan Forhøjelse af Aarskortenes Pris, at den væsentligste Del af den hidtil bestaaende Urimelighed bliver fjernet.

Endelig er jeg af Hensyn til Ønsket om, at man vilde stille de Handelsrejsende, som ikke har Brug for et Kort, der giver Adgang til Rejser i ubegrænset Omfang til alle Dele af Landet, men som er interesserede i at have Adgang til billigere Rejser inden for det begrænsede Omraade, som er deres Virkeomraade, gaaet med til at gennemføre en lignende Ordning som den, der gælder i Sverige, det vil sige at etablere noget, som vi kalder et Legitimationskort, der mod en Betaling af 200 Kr. een Gang for alle om Aaret giver Ret til at købe Billetter til halv Pris til Rejser mellem alle Stationer, og som ligesom de saakaldte Aarskort giver Adgang til 50 pCt. Rabat til Statsbanernes Rutebiler.

Det er sagt under Forhandlingerne, at dette vil være af Værdi for de Rejsende, der har et begrænset Omraade at virke inden for, og som ikke er interesserede i at have Adgang til uhindret Rejse Landet over, men som paa den anden Side, saaledes som Prisforholdene laa, kunde føle sig fristet til, hvis man ikke gav dem en Cadeau som den foreslaaede, at købe de egentlige Aarskort.

Et andet Spørgsmaal, som har været Genstand for Forhandling, og hvor Kritikken

har sat særlig ind under Forhandlingerne i det andet høje Ting, er Abonnementsprisen for Kort til den saakaldte Nærtrafik. Der har under disse Forhandlinger naturligvis i særlig Grad været tænkt paa og peget paa den københavnske Nærtrafik, ikke saa meget paa den Nærtrafik, man ogsaa har adskillige andre Steder her i Landet. Det er i og for sig naturligt nok, fordi det maa erkendes, at den københavnske Nærtrafik har et meget større Omfang og større Betydning end Nærtrafikken andre Steder. Der er særlig indvendt mod en Forhøjelse af Taksterne for Nærtrafikken, samtidig med at man nu foretager en almindelig Takstforhøjelse, at Taksterne for Nærtrafikken nylig er forhøjet. Jeg maa maaske i den Anledning minde om, hvad der allerede i Juni i Fjor blev oplyst af min Forgænger som Minister for offentlige Arbejder under en Forhandling i det andet høje Ting, at da Boulevardbanen blev taget i Brug i 1917 og 1921, forsømte man fra Regeringens og fra Statsbanestyrelsens Side at indregne de nye Afstande i Kilometerafstandene. Forholdet har derfor været det, at i mange Aar har rejsende kunnet køre gratis nordfra ind til Hovedbanegaarden og Frederiksberg over en Strækning paa indtil 3 km. Andre Steder, hvor man foretager særlig store, dyre Arbejder til Forbedring af Trafikforholdene, navnlig hvor man har bygget de store Broer, er man derimod overalt gaaet til en Forhøjelse af Tarifastanden for derigennem at skabe nogen Dækning for de Anlægsudgifter, som Nyanlæggene har medført. Noget saadant gjorde man altsaa hverken i 1917 eller i 1921, da Boulevardbanen blev taget i Brug, og det var dette urimelige Forhold, der blev rettet, da man forrige Aar foretog det, som nu betegnes som en Takstforhøjelse for Nærtrafikken, men som ikke var andet end en Forøgelse af Tarifastanden med indtil 2 km ved Beregningen af Billetprisen. Der var altsaa ikke engang Tale om alle de 3 km, som Boulevardbanen strækker sig over.

Dette Forhold kan efter min Opfattelse aldeles ikke begrunde noget Ønske eller Krav om, at den saakaldte Nærtrafik nu ikke sammen med hele den øvrige Trafik skulde have en Forhøjelse af Taksterne. Forhandlingerne i det andet høje Ting viste da ogsaa, at det ikke var muligt at finde tilstrækkelig Tilslutning til et saadant Krav, og det blev derfor for saa vidt opgivet. Jeg gik dog med til at foretage en Ændring i de paatænkte Forhøjelser af Taksterne for Nærtrafikken, navnlig med Henblik paa at skabe større