

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

tægt tilvejebragt på person-, rejsegods- og automobilbefordringen og ca. 9 mill. kr. på post- og godsbefordringen samt befordringen af levende dyr. I tilknytning til bemærkningerne herom i lovforslaget skal her fremsættes enkelte tilsluttende bemærkninger.

For personbefordringens vedkommende tages langt den største part af den beregnede indtægt, nemlig ca. 19½ mill. kr., på formindskelse af rabatten på dobbeltbilletter. Indtægten af enkeltbilletter var 1948—49 ca. 40 mill. kr., af dobbeltbilletter derimod ca. 117 mill. kr. Rabatten på dobbeltbilletter har hidtil været 30 pct. på afstande indtil 30 km og 25 pct. på længere afstande. Den formindskes nu således, at den fremtidig bliver 15 pct. på de korte afstande og 10 pct. på de længere afstande. Når man har foretrukket denne forhøjelse alene på dobbeltbilletterne og ikke også søger nogen forhøjelse på enkeltbilletterne, skyldes det i første række tariftekniske hensyn og ønsket om at gennemføre fordelserne snarest muligt, idet det er teknisk væsentlig lettere alene at forhøje prisen for dobbeltbilletterne. De danske statsbaners beregningsregler for dobbeltbilletter har iøvrigt hidtil været gunstigere end normalt i nærliggende europæiske lande; bl. a. i Norge og Tyskland ydes der slet ikke rabat på dobbeltbilletter, og i Sverige er rabatten for dobbeltbilletter faldende på de længere afstande og findes kun indtil en vis afstand.

Idet jeg gør opmærksom på, at rabatten for dobbeltbilletter på de kortere afstande — indtil 30 km — fortsat vil være større end rabatten på billetter over længere afstande, vil jeg gerne udskyde nogle bemærkninger om den københavnske nærtrafik til særlig omtale lidt senere.

Også pladsbilletterne til de indenlandske lyntog tænkes forhøjet, antagelig med 50 øre pr. stk. for fællesklasse og 1 kr. for første klasse, og måske vil der blive gennemført en mindre forhøjelse af hurtigtogsbilletterne over de længere afstande.

Medens billetpriserne for de almindelige billetter til dobbeltrejser — og det er jo den store hovedpart af rejserne — forhøjes med rundt regnet 20 pct., har man anset det for økonomisk forsvarligt og udfra sociale synspunkter ønskeligt ikke at forhøje priserne på abonnementskort — hverken månedskort eller ugekort — mellem bestemte stationer og ejheller på månedskortene til samtlige strækninger. De første bruges jo navnlig til de daglige rejser mellem hjem og erhverv eller hjem og skole, og de sidste bruges af erhvervsrejsende, der

skal rejse over hele landet eller væsentlige dele deraf. Kun for 15 dages og 8 dages kortene vil man foreslå en mindre forhøjelse af prisen med ca. 10 pct., ikke så meget på grund af den derved indvundne merindtægt, der ikke bliver ret stor, ca. 100 000 kr., men mere fordi man ellers ville få det misforhold, at et 8 dages kort gyldigt til samtlige strækninger ville blive billigere end en dobbeltbillet til hurtigtog over de længste statsbanestrækninger. Det forhold, at vi ikke forhøjer prisen for måneds- og ugekortene mellem to stationer, vil iøvrigt medføre, at kortene, der i forvejen er relativt meget billige, med fordel hyppigt vil kunne anvendes, også når der ikke netop er tale om daglige rejser. Eksempelvis vil et månedskort over en afstand på 20 km ikke koste mere end ca. 10 dobbeltbilletter. Til belysning af prisen på disse månedskort skal det blot nævnes, at et ratekort til fællesklasse mellem Københavns bybane og Lyngby koster 20 kr. 20 øre pr. måned. Med en daglig rejse bliver befordringsprisen herefter ca. 2½ øre pr. km. Over længere afstande bliver prisen endda lavere.

Forsåvidt angår forhøjelsen for rejsegods, automobilbefordringen på statsbanernes overfarter og befordringen af post, gods og levende dyr, tillader jeg mig foreløbig at henvise til bemærkningerne til lovforslaget og erklærer mig rede til at give nærmere oplysninger om enkeltheder overfor et udvalg, som jeg går ud fra skal detailbehandle forslaget. Der regnes for disse grupper med en mulighed for en merindtægt på ca. 9 mill. kr., hvoraf ½ mill. kr. på rejsegods- og automobilbefordring og 9 mill. kr. på post- og godsbefordring. Meget er dog her afhængigt af udviklingen i den kommende tid, og den nedgang, der i det sidste årstid har fundet sted i godsbefordringen til trods for overtagelsen af Syd-fynske Baner, er ikke lovende som grundlag for forhøjelse af takstniveauet, således at jeg finder mig foranlediget til at tilråde nogen varsomhed på dette område.

Medens tanken om forestående takstforhøjelser ikke synes at have sat sindene eller pressen særlig stærkt i bevægelse landet over, har muligheden for prisforhøjelser af personbefordringen i Københavns nærtrafik tilsyneladende vakt meget stærk bevægelse, bl. a. således at Københavns amtsråd har følt sig kaldet til forhåndsprotest, ligesom en række organisationer med iøvrigt vidt forskellige formål har kunnet enes om at protestere mod overhovedet at deltage i den delvise dækning af statsbanernes underskud, som forslaget tilstræber.