

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Under hensyn hertil finder jeg anledning til at fremsætte nogle bemærkninger om den københavnske nærtrafik.

Det må først nævnes til klaring af begreberne, at de modtagne protester taler om „den københavnske nærtrafik“, amtsrådet om „statsbanernes nærtrafik i Københavns amt“, Lyngby-Taarbæk sogneråd i en tilsluttende henvendelse derimod om „S-togs taksterne“. Statsbanernes nærtrafik omfatter som bekendt to i driftsform forskellige grupper: den elektrificerede del til Klampenborg, Holte og Ballerup og den dampdrevne del til Farum og til Roskilde, hvoraf strækningen til Glostrup er under elektrificering. Da der i protesternes argumentation, som jeg straks skal komme til, hyppigt regnes alene med de elektrificerede baner, men nærtrafikken til Farum og til Roskilde jo er lige så ægte nærtrafik som nærtrafikken til Holte — Københavns amt omfatter jo i hvert fald også stationerne Glostrup og Taastrup —, må man først søge at gøre sig klart, hvad protesterne går ud på, og hvorvidt der kræves undtagelsestakster for den samlede nærtrafik eller alene for den elektrificerede del af denne.

Protesterne mod takstforhøjelserne i nærtrafikken synes at bygge på tre argumentationer, nemlig for det første de sociale hensyn, for det andet formodet overskud på nærtrafikken og for det tredje sammenligning med de særlige takster indenfor bykærnen.

Med hensyn til de sociale synspunkter er det selvfølgelig i høj grad uønskeligt at fordyre levevilkårene, og dette vil jo enhver takstforhøjelse medvirke til. Men forholdet er jo det, at venstre og konservative har ment det rigtigt, at de danske statsbaners underskud skulle formindskes ved takstforhøjelse, og selvfølgelig har partierne været helt klar over dens fordyrende tendens, ikke alene overfor de tilsyneladende luksusrejser og eventuelt mindre nødvendige befordringer af gods, men overfor både rejserne og godsbefordringen som helhed, når et så betydeligt beløb som 30 mill. kr. skulle inddrives.

Men i samme grad som man erkender betydningen af de sociale synspunkter, i samme grad må man dog vist erkende deres vigtighed overalt og ikke alene indenfor et vist område. Det må være lige så uønskeligt at forhøje billetpriser f. eks. for beboerne i Glostrup og Taastrup som i Holte og Klampenborg — ja, det må vel endda hævdes at være lige uønskeligt overalt i landet.

Vi har — som allerede nævnt — ment at kunne tage vidtgående hensyn til de daglige rejsende overalt i landet, idet der ikke

påtænkes nogen forhøjelse af priserne for abonnementskortene. Herudover har vi ikke ment at kunne tage „sociale hensyn“ og da navnlig ikke ment at kunne tage dem undtagelsesvis overfor alene de S-togs rejsende i Københavns nordlige og nordvestlige, i trafikmæssig henseende særlig begunstigede opland.

Den næste argumentation går ud på, at man regner med, at S-banen giver driftsoverskud, og at der derfor ikke er nogen grund til at forhøje befordringsprisen på denne. Hertil er for det første at bemærke, at det er meget vanskeligt at opgøre driftsresultatet for S-banen alene, idet denne jo anlægs- og driftsmæssigt ikke er en isoleret enhed, men led i de samlede baneanlæg i og omkring København. Statsbanerne har netop i disse dage afsluttet en skønsmæssig opgørelse for 1948—49, altså forrige driftsår. Denne opgørelse, der vil blive forelagt det kommende udvalg, viser, at der uden medregning af afskrivning og renter vil være et rent driftsoverskud på ca. 2,4 mill. kr. Afskrivning og forrentning kan ikke gøres op, fordi man ikke kan finde blot tilnærmelsesvis rigtige udtryk for de værdier, der var tilvejebragt før elektrificeringen — anlæg, bygninger m. v. —, og som benyttes delvis af S-togstrafikken, delvis af anden toggang. Hvis man ser bort derfra — hvad naturligvis i sig selv er ganske urimeligt — og alene regner med de til elektrificering og samtidig hermed foretagne modernisering af anlæggene forbrugte beløb, får man for året 1948—49 et afskrivnings- og rentebeløb på ca. 1,9 mill. kr., hvis man regner med de for banerne som helhed almindeligt gældende afskrivningsprocenter, hvad dog utvivlsomt er for lavt for baner og materiel med så intensiv udnyttelse. Tilbage bliver herefter et beløb på ca. ½ mill. kr. til afskrivning og renter for alle de ældre anlæg, og dette vil igen sige, at der ikke er nogen berettiget grund til at tro på noget regnskabsmæssigt overskud på S-banerne.

Hertil kommer, at de anførte tal gælder 1948—49. Fra 15. maj 1949 toges som bekendt strækningen Vanløse—Ballerup i brug for elektrisk drift, og selvom tallene for driftsåret 1949—50 først kan foreligge om nogle måneder, er det ganske afgjort, at denne S-togs linies elektrificering langtfra kan svare regning foreløbig, fordi trafikken ikke er stærk nok til at betale såvel drift som afskrivning og forrentning. Ballerup—Vanløses elektrificering er i sin tid vedtaget for at give tætbefolkede kvarterer i København muligheder for udflytning til en omegn med billigere boligmuligheder end i det