

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

nordlige opland. Den vil tidligst på lang sigt, når en betydelig udflytning har fundet sted, kunne blive økonomisk udbyttegivende for statsbanerne. Noget lignende kommer antagelig foreløbig til at gælde strækningen Valby—Glostrup, der kan regnes elektrificeret i løbet af 2—3 år.

Men S-banenetten må betragtes som en helhed, og det er uden nogen mening at ville hævde, at S-banerne mod nord skulle kunne betragtes som noget for sig.

Betragtningen om S-banernes overskud kan altså ikke stå for en nærmere prøvelse. Men selvom den kunne det, selvom S-banerne virkelig gav overskud, ville det dog næppe være holdbart af den grund at indrømme disse en takstmæssig særstilling. Konsekvenserne heraf synes at blive ganske uoverskuelige. Der er utvivlsomt andre banestrækninger, der også giver overskud, f. eks. København—Roskilde eller måske banen Nyborg—Fredericia med sin intensive trafik. Ingen vil dog drømme om at indrømme sådanne linier særbegunstigelser i takstmæssig henseende. Statsbanenetten må betragtes som en helhed og er altid blevet det. De stærkest trafikerede baner, hvor overskud lettest er tænkeligt, byder befolkningen i den pågældende egn den begunstigelse, som den stærke trafik i sig selv er ved de forøgede rejsemuligheder. Det vil iøvrigt rent praktisk være umuligt blot tilnærmelsesvis at dele banestrækningerne efter deres mere eller mindre gode rentabilitet, og det ville sikkert blive ugørligt at lægge betydelige takstforhøjelser alene eller ganske overvejende på de underskudgivende baner — så kunne man lige så godt med det samme vedtage nedlæggelsen af dem, hvad dog næppe mange vil være stemt for.

Tilbage står da kun den tredje argumentation for særlig gunstige takster på S-banerne som helhed, nemlig den, at der jo findes en særlig lav befordringstakst for rent lokale rejser på den del af S-banen, der ligger indenfor Københavns kommunes grænser. Det er rigtigt, at der for denne inderste del af S-banen, bybanen, gælder en enhedstakst parallelt med taksterne på københavnske sporveje. Denne takst er for det første rent praktisk begrundet med, at der efter trafikens natur normalt på S-banens inderste del vil være en vis pladsreserve, som det er ønskeligt at få udnyttet. Den er dernæst iøvrigt begrundet med hensynet til ligevægt mellem de to store befordringssystemer, der afvikler den egentlige bytrafik, idet mangel på ligevægt med billigere priser snart for banerne, snart for

sporvognene, ville være lidet ønskelig i hvert fald for en jævn udvikling for begge befordringsmidler, der iøvrigt i et vist omfang samarbejder og helst skal samarbejde.

Men denne, altså i ganske særlige hensyn begrundede undtagelsestakst, hvorefter det såkaldte bybaneområde regnes for en enhed med en normal enhedsbilletpris på 30 øre svarende til 4 tariffilometer, kan ikke begrundes tilsvarende undtagelsessynspunkter lagt til grund for priserne ud i omegnen, fordi de elektriske tog videreføres derud. For omegnsbanernes vedkommende er forholdet det, at man har valgt Nørreport station, midt i byen, som udgangspunkt for afstandsregningen og dermed taksterne mellem Københavns bybane og alle S-togsstationerne udenfor Hellerup og Husum. Der er derimod slet ikke tale om, at taksterne mellem S-banestationerne og København for billetter eller månedskort er dyrere end på andre strækninger i landet med tilsvarende tarifafstande.

Det forhold, at S-banen her i landet er en del af det samlede jernbanenet, vil iøvrigt medføre, at en særlig lav takst på S-banen vil muliggøre en ikke ubetydelig prisforskel på billetter til benyttelse dels over S-banen, dels over fortsættende statsbanelinier, efter som man løser billet på den ene eller den anden måde. Rent eksempelvis kan jeg oplyse, at hvis man tænkte sig de nuværende takster opretholdt rent lokalt på S-baneområdet, men de foreslåede takstforhøjelser iøvrigt gennemført, vil en billet til strækningen København—Helsingør koste 50 øre mere end en billet København—Klampenborg + en billet Klampenborg—Helsingør, og en billet København—Hillerød ligeledes 50 øre mere end en billet København—Holte + 1 billet Holte—Hillerød. Ganske bortset fra, at et sådant forhold jo vil friste til spekulationer i delte billetkøb, vil det være ganske uforståeligt og forekomme helt urimeligt.

Jeg har ved min fremsættelse af lovforslaget ment det rigtigt at klargøre disse spørgsmål, som i den senere tid i så høj grad har optaget offentligheden. Jeg håber, det vil spare partiernes ordførere for at søge disse spørgsmål belyst senere.

Jeg anbefaler lovforslaget til velvillig behandling, og jeg anmoder særlig om en hurtig behandling, da der efter lovforslagets vedtagelse er et stort arbejde at udføre, før forhøjelserne kan føres ud i livet.

**Formanden:** De nu fremsatte lovforslag vil blive omdelt.