

[Rager.]

telse for statsbanerne til at følge med, når sporvejene forhøjer, eller har det aldrig været indenfor statsbanernes tanke, at hvis de ikke forhøjede, kunne de måske komme til at betjene en større del af publikum og derved fritage de overbelastede sporvogne for en del af deres passagerer? I det øjeblik, statsbanerne følger sporvejene ved en forhøjelse af taksterne, støtter de i virkeligheden kommunens takstpolitik.

Dernæst vil jeg også gerne spørge: Findes der ikke økonomiske overvejelser over, om en sådan forhøjelse er rimelig eller ej? Det er mig bekendt, at statsbanerne gennem tidligere ministre for offentlige arbejder i dette høje ting har udtalt, at det ikke er muligt at opstille noget virkeligt regnskab for S-banen. Jeg vil gerne have undersøgt, om også den nuværende højtærede minister har fået det samme indtryk af denne etat. Jeg har altid anset det for at være en taktisk forsvarsstilling, man indtog, for naturligvis kan man ikke nøje lave et regnskab for S-banen, men selvfølgelig er det muligt at skille de forskellige udgifter nogenlunde ud både ved anlæg og ved drift, og det ville glæde mig, hvis den højtærede minister i dag kunne oplyse noget i denne retning, eller hvis intet foreligger, så kunne love os, at noget sådant vil komme til at foreligge.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Den første strækning af Københavns bybane blev taget i brug for elektrisk drift i 1934. I de første år havde man enkeltbilletter til to forskellige priser efter rejsens udstrækning. Da strækningen Valby—Vanløse i 1939 blev inddraget under bybaneområdet, afløstes de to bybanebilletter af een billet til en pris af 20 øre, gældende til en enkeltrejse indenfor hele området. Desuden indførtes der særlige timebilletter til 25 øre, og efter overenskomst med Københavns kommunalbestyrelse særlige fællesbilletter, dengang til 30 øre. Ved overenskomst med sporvejene blev det endvidere aftalt, at de to parter forud skulle underrette hinanden om indtrædende takstændringer indenfor Københavns område.

Ved statsbanernes almindelige takstforhøjelse den 1. august 1946 var man inde på også at forhøje bybanebilletpriserne, men da man forudså en takstforhøjelse for sporvejene, foretrak man at afvente sporvejenes takstforhøjelse. Denne kom den 1. april 1947, og fra dette tidspunkt, altså senere end den almindelige takstforhøjelse for statsbanerne, gennemførtes på statsbanerne en 5-øres forhøjelse på bybanebil-

letter. Sporvejstaksterne forhøjedes igen fra den 22. februar 1949 med en 5-øre. Skønt overenskomsten ikke forpligter statsbanerne til at følge sporvejene med hensyn til forhøjelse af de lokale bybanetakster, forhøjede man dog bybanebilletprisen jævnsides forhøjelsen på sporvejene, samtidig med at man i overensstemmelse med overenskomsten gennemførte den af sporvejene foreslåede forhøjelse af prisen på fællesbilletter. Derimod forhøjede man ikke prisen på bybanebilletterne ved den almindelige takstforhøjelse i fjor, den 1. juni 1950.

Ved den forhøjelse af sporvejstaksterne, der vil indtræde nu den 1. april d. å., har man til hensigt at lade bybanetaksterne følge sporvejstaksterne. Overenskomsten mellem banerne og sporvejene om fællesbilletterne medfører altså ikke absolut forpligtelse for nogen af de to parter til altid at følge den anden parts takstpolitik, men statsbanerne har i alt fald hidtil anset det for principielt uønskeligt at etablere en prismæssig konkurrence mellem de to offentlige trafikmidler i hovedstaden. Dette synspunkt har altså i en periode medført en udskydelse, i en anden periode en fremskyndelse af en takstforhøjelse på bybanen.

Københavns bybane er jo en del af den elektrificerede nærtrafik, driftsmæssigt og økonomisk uadskilleligt forbundet med den øvrige del fra henholdsvis Hellerup til Klampenborg og Holte og fra Vanløse til Ballerup. Det vil efter sagens natur være ganske umuligt at opgøre driftsresultatet for en sådan brøkdal af et område, som driftsmæssigt og regnskabsmæssigt er en enhed. Selv opgørelsen for hele det elektrificerede område lider af meget store usikkerhedsmomenter, bl. a. fordi fjerntrafikken og den elektrificerede nærtrafik afvikles sammen.

Rager: Jeg takker den højtærede minister for besvarelsen. Hvad angår spørgsmålet om udskillelse i regnskabet, blev jeg jo ikke imødekommet. Det håb, jeg havde, har vist sig at være blevet vejret hen. Jeg forbeholder mig ved lejlighed at vende tilbage dertil.

Derefter vil jeg blot gerne konstatere, at når nu statsbanerne desværre agter også at forhøje bybanetaksten fra 1. april, vil man være nået til en stigning på bybanebilletter på 75 pct. for de enkelte billetter, 60 pct. for timebilletterne og 50 pct. for fællesbilletterne. Jeg synes, det er meget store forhøjelser, og jeg finder det beklageligt, at man har indtaget det standpunkt også denne gang at ville følge kommunens takstforhøjelse.