

[Carsten Raft.]

til det særlige regnskab for Københavns nærtrafik; det har været en tempelhemmelighed, som ingen fik lov til at få del i. Der har dog nu og da været foretaget beregninger. Således har jeg i nogle år gennem daværende trafikminister Elgaard fået klare beregninger, der viste et langt, langt bedre resultat end den øvrige statsbanedrift, og vi har også fået sådanne beregninger senere. En mand, hvis ord har vægt i denne henseende, den højtærede minister for offentlige arbejder, har om dette spørgsmål udtalt sig så godt og klart, at jeg må bede om formandens tilladelse til i dag at citere en udtalelse, der under ministerens autoritative ansvar faldt den 3. februar 1959 ved det store møde med repræsentanter for Københavnsegnens kommuner, som var samlet her på Christiansborg. Ministeren gav forskellige grunde for afvisningen af påstanden om en ensidig favorisering af hovedstadsområdet til skade for provinsens skatteydere og sagde bl. a.:

„For det første er det bekendt, at statsbanernes drift belaster staten med betydelige årlige underskud, nemlig af størrelsesordenen 100 mill. kr. Den lokale statsbanetraffic i hovedstadsområdet tegner sig kun for en meget ringe del af det samlede underskud, medens lokaltrafikken på en lang række jernbanelinjer og stationer i det øvrige land, ikke mindst i de tyndt befolkede egne i Jylland, bidrager stærkt til det store underskud.“

Det var det sidste, Københavns omegn og kommunalmænd hørte fra ministeren. Nu hører de om et lovforslag, ifølge hvilket de skal betale et stort underskud, som de ikke bidrager til. Der er ikke noget at sige til, at de kommer herind igen for at høre, hvad ministeren mente med den citerede udtalelse, når de nu alligevel skal være med til at betale, skønt de kun i meget ringe grad bidrager til dette underskud.

Der har tidligere ved forskellige trafikordninger været taget hensyn til den ganske klare forskel, der er mellem de forskellige trafiksystemer. F. eks. kan jeg huske, at der under daværende trafikminister Elgaard foretoges en langt mindre forhøjelse, først for billetprisernes vedkommende og senere, efter min henstilling, også for abonnements-

kortenes vedkommende, ikke blot for Københavns nærtrafik, men for alle trafikområder, der lå mindre end 30 km fra hinanden, end der foretoges for den øvrige trafiks vedkommende, så at den trafik, der, mere eller mindre tvunget af byernes ekspansion, er fra landet ind til byerne i erhvervsmæssigt øjemed, blev tilgodeset og beskyttet

Det var de mere økonomiske betragtninger, som det må være rimeligt at anføre ved behandlingen af et underskud af en sådan størrelsesorden, ved behandlingen af en for staten og samfundet så stor og alvorlig økonomisk sag. Men selvfølgelig kan der, når det drejer sig om et nationaliseret foretagende som dette, være anledning til nu og da at komme med betragtninger af mere solidarisk, man kan sige social karakter. Jeg synes, det er ganske klart, at der må være forskel på behandlingen af den trafik, hvor kunderne køber deres billetter, ikke i nogen erhvervsmæssig anledning, nok så meget i ferieanledning eller i en tilfældig erhvervsanledning måske, og så den, hvis kunder, grundet på at de ikke kan bo i en stor eller en større by, er nødt til at bo udenfor, og for hvem udgiften til transport, forhøjelser af prisen på billetter eller kort bidrager til deres leveomkostningers højde. Der bliver her i virkeligheden tale om en skat, der lægges på dem, og lægges på dem på grund af et statsbaneunderskud, som ikke hidrører fra deres område, men fra helt andre dele af landet. Det kan ikke betragtes som rimeligt og retfærdigt, og det er ikke mærkeligt, at de, efter at ministeren selv ved et særligt indkaldt møde har oplyst, at de ikke bidrager til fremkomsten af dette underskud eller kun i meget ringe grad gør dette, spørger, hvorfor det som en særlig skat, der virker som en forhøjelse af deres leveomkostninger, skal betales af dem.

Der er også andre urimeligheder, som stadig volder forbavselse rundt omkring i omegnen. Jeg tænker på den særlige bybanetakst, der betyder, at man kan køre overordentlig billigt, bare det er inden for bybanens område, og at taksterne forhøjes meget stærkt, når man kommer udenfor. Motiveringen er den enkle og jævne, at sporvognene konkurrerer. Ja, sporvognene konkurrerer — med et vældigt underskud; og efter de udtalelser, jeg har set, er der