

[Ministeren for offentlige arbejder.]

dag, skal betale 55 øre, når man kan køre fra Husum og langt ud på Amager for den samme pris? Det er lige så urimeligt som det andet, man fremfører; men det er det system, der arbejdes med, at uanset hvor langt eller hvor kort man kører, betaler man samme takst. Vi arbejder med et andet system inden for statsbanerne, det må man have os undskyldt. Så kan man selvfølgelig spørge som den borgmester, der var hos mig i går, gjorde: kan man ikke lave byområde helt ud til Lyngby, for så kan vi komme med? Så sagde jeg: hvad så med dem i Holte? Ja, det er klart, sagde borgmesteren, men man kunne tage dem med. Hvad så med dem i Birkerød? Ja, det er rigtigt, men de kunne måske også komme med. Hvad så med dem i Hillerød? Jeg mener, at sådan kunne man blive ved.

Jeg har her i det høje ting fremsat et lovforslag om et trafikråd for Storkøbenhavn, et forslag, som netop bl. a. tog sigte på dette spørgsmål, takstpolitikken i Storkøbenhavn, og hvis man ville have arbejdet noget mere energisk med det forslag, end tilfældet har været, ville man have kunnet nå frem til at få et forum, der havde med al trafik i Storkøbenhavn at gøre, og hvor man også kunne diskutere, hvorvidt man nu skulle bruge det system, som Københavns sporveje har, eller man skulle bruge statsbanernes system; eller om man skulle prøve at finde en fælles ordning. Jeg synes, det var rimeligt, at man prøvede at diskutere et sådant system; men det er der ikke særlig megen udsigt til at man når frem til, og når man ikke kan nå frem til en ensartet ordning, må man finde sig i, at der arbejdes med disse forskellige systemer.

Men det er ikke noget nyt. Forholdene var meget mere grelle i 1946, fordi dengang havde man en meget lavere takst, også forholdsvis på bybaneområdet, end man har i dag. Man kunne køre for 20 øre, det er dog steget efterhånden, mere end fordoblet, næsten tredoblet, sådan at den skævhed, der dengang var, i nogen grad er udlignet. Der er jo også inden for Københavns område folk, der må køre meget langt. Jeg kender personlig nogen, der bor i Husum og arbejder i lufthavnen i Kastrup. De bor i Københavns kommune, de bor dyrt ligesom dem i Lyngby, og de må betale meget store

omkostninger for at komme fra Husum til Kastrup, meget større end det, man i Lyngby eller Gentofte må betale for at komme ind til Københavns centrum. Der er altså lige så store uretfærdigheder inden for dette område som udenfor.

Man har efterlyst tal om S-banen, og jeg vil gerne give nogle oplysninger om S-banens økonomi. Statsbanerne har til brug for lovforslaget om Storkøbenhavns trafikråd for 1957-58 skønsmæssigt regnet ud, hvordan det forholder sig med indtægter og udgifter på S-banen. For S-banens hele område var der en indtægt på 37,5 mill. kr. og en udgift på 31,4 mill. kr., altså et overskud på 6,1 mill. kr., men disse tal er eksklusiv forrentning og afskrivning. Tager vi forrentning og afskrivning med, bliver der et reelt underskud på S-banen. Det har kostet 155,3 mill. kr. at bygge S-banen; heri er ikke medregnet Boulevardbanen fra Østerbro ind til Hovedbanegården, idet den er bygget før. Enhver vil altså kunne se, at der ikke er tale om nogen særlig lukrativ forretning. Så kan man måske sige: ja men det er, fordi det er for billigt at køre med bybanen; det kan man altid fremføre. Men jeg har gerne villet nævne disse tal, for at man kan se, at det med, at S-banen er den store forretning, ikke holder stik. Det kunne måske være en større forretning på S-banen, hvis vi havde en jævn trafik, men det har vi ikke, fordi forholdene er, som de er; vi har spidsbelastning i myldretiden om morgenen og spidsbelastning om eftermiddagen, hvor det er nødvendigt at indsætte ekstra mange vogne og ekstra meget mandskab, som koster forholdsvis mange flere penge, end det giver, fordi resten af dagen ikke har brug for denne kapacitet — på lignende måde som det er på Store-Bælt's overfarten.

Man må forstå, at disse problemer ikke er så ligetil, som man tror. Det er ikke, fordi jeg har noget som helst ønske om at lægge en særlig skat på omegnskommunerne, der benytter S-banen, men jeg synes, der må være et rimeligt forhold i takstforhøjelserne; når man bliver ved at forhøje de øvrige billetpriser, må der en gang imellem også følge lidt med til abonnementskortene, og det er det, vi har foreslået i dette lovforslag.

Jeg skal til slut udtale håbet om, at man i det udvalg, som jeg forstår skal nedsættes,