

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ført ikke som en social foranstaltning, men som en driftsøkonomisk ordning, fordi man skønnede, at statsbanerne kunne få en øget forretning ved at udstede disse 65-billetter. Det er således fortrinsvis på dage, der er svagt besøgte, eller hvor man i hvert tilfælde har nogenlunde garanti for, at der ikke er fuldt besat i togene, at disse passagerer kan komme med. Det kræver derfor ingen ekstra omkostninger for statsbanernes vedkommende.

For rutebilerne ligger det unægtelig anderledes. Hvis man tænker sig, at en rutebil normalt er nogenlunde 100 pct. besat og der pludselig, hvis der var en sådan ordning, kommer bare 5-6 rejsende med 65-billetter, kræver det, at en helt ny rutebil sættes ind, en ekstra bil, hvilket jo omkostningsmæssigt betyder overordentlig meget i forhold til togdriften.

Det afgørende i min besvarelse af spørgsmålet er imidlertid, at jeg ikke har noget med sagen at gøre. Når det drejer sig om rutebilkørsel, hvad enten det er privat rutebilkørsel eller statsbanernes, fastsættes taksterne af de koncessionsgivende myndigheder, d. v. s. amternes trafikudvalg, i videregående henseende af landsnævnet. Loven er jo udtrykkelig formet sådan, at dette ligger uden for mit område, og jeg kan altså ikke øve nogen som helst indflydelse på dette forhold.

Jeg vil dog gerne sluttelig bemærke, at jeg ikke tror, det giver anledning til de store bekymringer for vore ældre medborgere. Sagen er jo nemlig den, at 65-billetterne ikke gælder, før man kommer ud over en strækning på 30 km, og den langt overvejende kørsel med rutebiler holder sig inden for de 30 km. Det er jo tillige sådan, at når man når nærmeste jernbanestation, kan man løse 65-billetter, hvilket vil sige, at selv om ældre medborgere, der vil benytte disse billetter på længere rejser, måske de første 10 eller 15 km skal køre med rutebil, kan de, så snart de når en jernbanestation, få samme fordel som hidtil.

Kaj Rasmussen: Jeg vil gerne takke ministeren for svaret. Jeg forstår udmærket den forretningsmæssige baggrund for problemet, som ministeren nævner. Jeg synes også, det er godt at få fastslået, at det ikke

er ministeriet for offentlige arbejder, men amternes trafikudvalg, som har med dette spørgsmål at gøre. Jeg ved ikke, om det er korrekt at gøre det, men jeg vover alligevel at sige, at så kunne ministeren måske rette en henvendelse til amternes trafikudvalg om at kigge på hele dette problem.

Jeg kunne måske også dernæst stille det tillægsspørgsmål til ministeren, om han kunne tænke sig at bidrage til at ophæve 30 km-grænsen, når det drejer sig om 65-billetterne.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Når hr. Kaj Rasmussen retter opfordring til mig om at foretage henvendelse om noget, jeg ikke har med at gøre, vil jeg gerne sige, at det er jeg ikke meget for. Jeg har nok at gøre i forvejen med at rette henvendelser dér, hvor jeg har en kompetence. Men for det andet — det lå jo også i mit svar til hr. Kaj Rasmussen — kan jeg ikke se, at de koncessionsgivende myndigheder har samme stilling som statsbanerne netop ud fra den betragtning, at det omkostningsmæssigt er dyrere at give adgang til 65-billetter. Det synes jeg ikke der er nogen rimelighed i at forlange af de koncessionsgivende myndigheder; de har vist mange steder vanskeligheder nok med at få det til at løbe rundt med de takster, der gælder for rutebilkørsel.

Når dernæst hr. Kaj Rasmussen spørger, om vi ikke kunne tænke os at ændre grænsen for 65-billetterne, må jeg sige afgjort nej; det taler statsbanernes økonomi imod. På de korte strækninger rejser folk alligevel, når de skal rejse; og 65-billetterne har betydning på de lange rejser.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden (sidste) behandling af forslag til folketingsbeslutning i henhold til grundlovens § 47 med hensyn til statsregnskabet for finansåret 1963-64.

(Første behandling findes i tidenden sp. 4728).

Der var ikke stillet ændringsforslag.