

[Edele Kruchow.]

sig om, og at sagerne bliver klaret på en sådan måde, at der ikke i fremtiden vil være tvivl om forretningsgangen rundt omkring i landet ved sådanne sager.

Justitsministeren (K. Axel Nielsen): Jeg kan indskrænke mig til at sige selv tak, og at jeg deler det håb, som spørgeren gav udtryk for.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Flemming Jensen** til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren tage initiativet til, at der indføres fælles bybanetakst i hele det københavnske S-banenet?“

Skriftlig begrundelse.

For de tusinder af mennesker, som af mange årsager er flyttet uden for „bybaneområdet“, men som stadig har deres daglige arbejde i selve området, er S-banetaksterne efterhånden en stor belastning, idet man må erindre, at disse mennesker også ofte er henvist til relativt dyre boliger i de ekspanderende kommuner. Ikke blot den enkelte billet er dyr, også kortene er efterhånden nået op i en sådan pris, at man må sige, der finder en urimelig forskelsbehandling sted.

Flemming Jensen: Når jeg har bedt ministeren tage initiativet til en fælles bybanetakst for S-togene, er der naturligvis flere årsager, men væsentligst er det vel, at hovedstadsområdet på en lang række andre felter betragtes som en helhed. Det er derfor for mange mennesker svært at forstå, at netop statens kollektive trafik her skal skille sig ud ved de efter min mening ganske utidsvarende takstgrænser.

Prisforskellen på et månedskort til Hvidovre, der er sidste, skal vi kalde det veststation på S-banen, og et kort til dennes endestation er ca. 50 kr. pr. måned. Det er en ganske betydelig ekstraudgift for beboerne i dette områdes yderdistrikter, og det kan også betyde, at S-toget benyttes i mindre omfang end ønskeligt. I hvert fald er det sikkert, at miljø- og forureningspunkter sammen med de øvrige trafikinvesteringer tilsiger os at popularisere den kollektive banetrafik mest muligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Som bekendt er takstområdet Københavns bybane begrænset af stationerne Hvidovre, Husum, Nørrebro og Hellerup, således at bybaneområdet omfatter de inden for København og Frederiksberg kommuner liggende stationer. Herved falder takstgrænserne for banernes og Københavns Sporvejes enhedstakstområder stort set sammen.

For rejser mellem Københavns bybane og de uden for bybaneområdet liggende stationer opkræves de normale billetpriser regnet på grundlag af den virkelige afstand fra stationen til grænsestationen til bybanen med et tillæg af en gennemsnitsrejseafstand på 6 km for befordring på Københavns bybane.

En udvidelse af takstområdet Københavns bybane med det formål at nedbringe billet- og kortpriserne må efter sagens natur umiddelbart påføre DSB et betydeligt indtægtstab, som ikke kan påregnes opvejet af mertrafik, der tilnærmelsesvis står i forhold til indtægtstab. Dette bekræftes af en lang række erfaringer fra udlandet, bl. a. fra det nye stockholmske enhedstakstsystem. Prisreduktion anvendt isoleret anses ikke som særlig velegnet som middel til at overflytte individuel trafik til kollektiv trafik, eller sagt med andre ord synes hele området ikke at være særlig prisfølsomt.

En udvidelse af enhedstakstområdet vil, hvis enhedstaksten ikke samtidig forhøjes betragteligt, altså medføre større tilskud fra staten til brugerne ydet gennem DSB, og det kan jeg ikke gå ind for på dette grundlag.

Der vil imidlertid med S-banenettets stadige udbygning inden længe komme et tidspunkt, hvor takstsystemet for det københavnske S-baneområde må tages op til nærmere overvejelse. Der er dog ikke noget, der tyder på, at det generelle prisniveau bør sænkes, idet det vil nødvendiggøre en forhøjelse af den kompensation til DSB, som i forvejen må påregnes ydet.

Flemming Jensen: Jeg skal da umiddelbart erkende, at hverken ministeren eller regeringen behøver impulser fra den side, hvor jeg sidder, til forøgede udgifter, det klarer man fortræffeligt selv.