

[Rager.]

den røde Billet — jeg anvender Farvebenævnelserne fra Bilagene her — den røde Billet, 30 Øres Billetten, der er Fællesbilletten for Sporveje og Bybane, og 25 Øres Billetten, den blåa Billet, som er Timebilletten for Københavns Bybane alene. I de Bemærkninger, der ledsager Lovforslaget, og i Ministerens Fremsættelsestale, er kun 30 Øres Billetten omtalt, men jeg gaar ud fra, at dette betyder, at 25 Øres Billetten kommer med ad administrativ Vej, saaledes at der ikke med dette, at kun 30 Øres Billetten er omtalt, skal siges, at Administrationen ikke er sindet ogsaa at føre 25 Øres Billetten ud i Livet, og jeg henstiller til den højtærede Trafikminister at udtale sig om, hvorvidt jeg har Ret paa dette Punkt eller ej. Det forekommer mig nemlig meget afgørende, at dette skal blive ført igennem paa dette Omraade.

Det er nævnt i Betænkningen, at der kunde tænkes at blive en Indtægtsnedgang for Sporvejene, og det ærede Medlem Hr. H. F. Ulrichsen mente, at man i den Anledning skulde takke Københavns Magistrat, fordi den alligevel var gaaet med til Forslaget. Maa jeg ikke sige, at jeg tror ikke paa denne Indtægtsnedgang. Det viser sig altid, at en Rationalisering af Tarifferne for offentlige Trafikmidler medfører en betydelig stærkere Benyttelse, en Benyttelse, der fortrinsvis søger til de Tidspunkter, da de paagældende Trafikmidler ikke i Forvejen er overbelastede. Paa Bybanen indtræffer Belastningsmaksimum paa Sommersøndage, men Sommersøndage er der ikke mange, der vil finde paa at køre rundt paa Timebillet. Disse Billetter vil tværtimod blive benyttet paa Tidspunkter, da der i Forvejen er Plads i S-Togene, saa at det ikke vil medføre stor Merudgift at befordre disse Timebilletpassagerer.

Paa samme Maade vil det sikkert vise sig at gaa for Sporvejene. Lad mig minde om, hvorledes det, dengang der indførtes de nye Tariffer ved Sporvejene, viste sig, at Overskuddet steg. Jeg har ikke Tallene ved Haanden; de vilde heller ikke sige alt, fordi man saa skulde analysere dem og undersøge Bivirkninger, og hvad andet der kunde have virket med. Men i det store og hele vil jeg hævde, at en naturligvis ikke overdreven, men fornuftig Tilpasning af

Tariffen, den som der tilsigtes her, altid vil medføre en forøget Trafik og en forøget Indtægt, give et større Overskud.

Under en tidligere Diskussion her, nemlig dengang der var Tale om Nærtrafikkens Elektrificering, talte man om, hvorvidt der virkelig fremtidig kunde regnes med en Fordobling af Trafikken paa de paagældende Banestrækninger, og det var man fra en vis Side ikke tilbøjelig til at gaa ind paa. I Statistisk Maanedsskrift Nr. 12 for 1938 finder jeg opgivet fra Københavns Statistiske Kontor, at der i Tiden Januar—November, altsaa 11 Maanedes, i 1938 paa Kystbanen til Stationerne Charlottenlund, Ordrup og Klampenborg foretoges rundt regnet 9 000 000 Rejser, hvilket proportionalt for hele Aaret vil svare til 9,8 Millioner Rejser. Hvis jeg saa tager den Betænkning, som i sin Tid var udarbejdet om Elektrificeringen, finder jeg, at Klampenborgbanen i sin Helhed, altsaa ogsaa medregnet de Stationer, der ligger mellem København og Charlottenlund, hvoriblandt Hellerup er en ret frekventeret Station, havde om Aaret ca. 3,4 Millioner rejsende. Altsaa, til Trods for at Passagererne til Hellerup ikke er medtaget i det nye Tal her, er Antallet af rejsende steget fra 3,4 Millioner om Aaret til 9,8 om Aaret. Naar jeg tager Tallene for Holtebanen paa samme Maade, idet Hellerup altsaa igen er udeladt, viser der sig her en Stigning fra 3 Millioner om Aaret til 7,1 Millioner om Aaret. Altsaa det ene Sted er der omtrent en Tredobling, det andet Sted mere end en Fordobling.

Jeg har villet drage disse Tal frem ved denne Lejlighed dels for at underbygge min Paastand om, at en rigtig og god Rationalisering af Trafikken bringer Trafikstigning, og dels for at pege paa, at vi, der under Diskussionen dengang hævdede, at en Fordobling laa inden for en nær Muligheds Grænse, havde Ret. Ja, vi havde endda taget for beskedent paa det.

Men det er ganske naturligt, at der i det Øjeblik, Statsbanerne gaar i Samarbejde med en anden Trafikinstitution, ogsaa rejses dette Spørgsmaal: Er denne Trafikinstitutions Trafikmidler i tilfredsstillende Orden? Jeg ønsker om dette kun at sige de Ord, at det forekommer mig, at Københavns offentlige Trafikmidler er i den bedste Orden, og at det har glædet mig overordentligt