

F. t. folketingsbeslutn. om ændr. i statsbanernes regnskabsaflæggelse m. v.

sonel, som overstiger almindelig folkepension, men som ikke umiddelbart lader sig udskille af statsregnskabets pensionskonto.

Ser man bort fra forrentning og afskrivning, andrager det egentlige driftsunderskud på banedriften således 77 mill. kr., men hertil må ved en vurdering af banernes økonomi lægges de beløb på 100-150 mill. kr., der igennem de senere år er anvendt til fornyelse af faste anlæg og rullende materiel samt til nye anlæg og nyt materiel, og alt i alt er statens tilskud til driften af en sådan størrelsesorden, at det må betegnes som økonomisk uforvarligt at fortsætte driften på den del af statsbanenettet, der forvolder den forholdsvis største del af underskuddet.

Der foreligger ganske vist ikke sådanne oplysninger i statsbanernes almindelige driftsberetning, der gør det muligt med nogen større sikkerhed at kunne fastslå, i hvilken grad de enkelte banestrækninger betyder større eller mindre underskud, eller hvorvidt der måtte være nogle, der måtte balancere eller give overskud. Ca. 60 pct. af hele trafikarbejdet, målt i vognakselkilometer i driftsåret 1957-58, blev udført på 30 pct. af banenettet, nemlig strækningen København-Esbjerg, den østjyske stambane Padborg-Frederikshavn, samt København-Gedser. Yderligere 15 pct. af trafikarbejdet faldt på 15 pct. af nettet, nemlig Sjælland bortset fra ovennævnte strækninger, således at der på alle øvrige fynske og jyske banestrækninger svarende til 55 pct. af banenettet kun blev udført 25 pct. af trafikarbejdet. Det må på denne baggrund imidlertid antages, at specielt en række mindre sidebaner på Fyn og i Jylland har så ringe en trafik, at en forholdsvis stor del af underskuddet falder på disse strækninger.

Forslagsstillerne har igennem ministeren for offentlige arbejder modtaget et talmateriale vedrørende de 14 banestrækninger, på hvilke der efter statsbanernes opgørelse i øjeblikket er den ringeste trafikintensitet. På disse 14 baner, der omfatter ca. 25 pct. af hele banenettet, var trafikarbejdet i 1957-58 kun 5 pct. af det totale trafikarbejde, ligeledes målt i vognakselkilometer, samtidig med at trafikintensiteten målt i bruttotonkilometer pr. banekilometer for flere strækningers vedkommende kun udgjorde nogle få procent af de tilsvarende tal for hovedbanerne. På grundlag af det modtagne materiale, der dels indeholder oplysninger om billetsalget og godsbefordringen på de omhandlede strækninger og dels opgørelser over antal arbejdstimer på de enkelte stationer, har forslagsstillerne foretaget enkelte stikprøvemæssige kalkuler over de pågældende baners driftsresultat. Man er

herved kommet til det resultat, at 3 tilfældigt udvalgte banestrækninger i driftsåret 1958-59 eksklusive forrentning og afskrivning gav følgende underskud:

bane A. 1,2 mill. kr.

bane B. 1,7 mill. kr.

bane C. 0,6 mill. kr.

Da beregningerne som følge af mangelfuldt talmateriale og driftsstatistik er behæftet med en vis usikkerhed, har forslagsstillerne ikke fundet anledning til at beregne underskuddet for alle de 14 baner, idet et sådant må bero på fremkomsten af bedre talmateriale, jvf. nedenfor. Man mener dog at kunne skønne, at størrelsesordenen af driftsunderskuddet på de 14 baner er på 15-25 mill. kr.

Ad 1) På baggrund af den overordentlig store forskel i trafikarbejdet og trafikintensiteten, der er imellem hovedbanerne (stambanerne) og en lang række sidebaner, må det anses for utvivlsomt, at en del banestrækninger drives med nogenlunde balance i regnskabet og enkelte af de tættest trafikerede antagelig med et vist overskud. Det må derfor anses for meget påtrængende, at der nu fra statsbanernes side fremlægges et sådant regnskabsmateriale og en sådan driftsstatistik, at det bliver muligt for folketinget at tage stilling til, i hvilket omfang og med hvilket tilskud man i fremtiden skal opretholde de stærkt underskudgivende banestrækninger.

Forslagsstillerne er helt af den opfattelse, at man næppe i alle tilfælde kan lægge udelukkende det økonomiske resultat til grund for afgørelsen om en banelinjes opretholdelse, idet nationale eller specielle erhvervsmæssige hensyn kan gøres gældende, og man foreslår derfor banerne opdelt i de 3 nævnte grupper, idet økonomien også i visse tilfælde må kunne forbedres ved en hensigtsmæssig kombination af trafikken på jernbaner og veje eller anden form for rationalisering.

Det er i øvrigt med forslaget forudsat, at ministeren for offentlige arbejder, når det nødvendige talmateriale måtte foreligge, efterhånden på de årlige bevillingslovforslag giver folketinget orientering om, til hvilken af de ovennævnte grupper en banestrækning bør henføres.

Ad 2) Under dette punkt stilles direkte forslag om at opfordre ministeren for offentlige arbejder til at fremsætte lovforslag om nedlæggelse af tabgivende banestrækninger, der ikke af særlige grunde ønskes opretholdt. Da det imidlertid må anses for betydningsfuldt, at kommunerne og erhvervsorganisationerne i de lokale områder, disse baner gennemløber, rådspørges om egnens fremtidige betjening med gods- og passagertransport, er det samtidig