

Bemærkninger til lovforslaget.

Trods stigende indtægter havde statsbanerne i driftsåret 1965-66 et driftsunderskud på 69,2 mill. kr., og det regnskabsmæssige resultat inkl. afskrivning og forrentning blev et statstilskud på 226,9 mill. kr. For den opgjorte del af driftsåret 1966-67 (perioden april 1966-februar 1967) er der et driftsunderskud på 104,7 mill. kr. og et statstilskud på 263,2 mill. kr. (De tilsvarende tal for samme periode af driftsåret 1965-66 var 49 henholdsvis 194,6 mill. kr.) I kalenderåret 1964 var statsbanernes lønningsudgifter 579 mill. kr., medens de for kalenderåret 1966 — trods en ikke uvæsentlig nedgang i det samlede personaletal (1121 mand) — var 741 mill. kr. Denne stigning har — som det fremgår af driftsregnskabet — kun for en mindre del kunnet modsvares af de fra 1. maj 1965 foretagne takstforhøjelser, der var baseret på forholdene i efteråret 1964. For driftsåret 1967-68 må der regnes med yderligere stigende lønudgifter i forbindelse med overenskomstfornyelser og dyrtidstillæg, og da det ikke trods fortsatte rationaliseringsforanstaltninger er muligt at opveje udgiftstigningerne, finder man det nødvendigt at foretage takstforhøjelser som nedenfor skitseret til et samlet årligt provenu på ca. 100 mill. kr.

Dette provenu agtes tilvejebragt ved følgende forhøjelser:

	Gennemsnitlig pet.	Merindtægt i mill. kr.
Billetter.....	15	46
Abonnementskort.....	20	10
Banepakker.....	25	4
Stykgods.....	20	18
Vognladningsgods.....	10	17
Personbiler på overfarterne m. m.....	10	5
		100

De beregnede merindtægter forudsætter uændret trafik.

ad billetter.

Prisen pr. km sættes til maksimalt 20 øre på 2. kl. og 30 øre på 1. kl. (mod nu 16 hhv. 24 øre); men der foretages en aftrapning, således at nævnte maksimumtakster kun udnyttes på de kortere afstande, hvor terminalomkostningerne gør sig stærkest gældende. For 3-dages dobbeltbilletter, der idag beregnes som enkeltbilletspris \times 1,35 for afstande på 50 km og mere, forhøjes forholdet til enkeltbilletspris \times 1,4. For afstande under 50 km foretages på lignende måde som nu en aftrapning fra enkelt-

billetspris \times 1,60 ved 0 km til enkeltbilletspris \times 1,40 ved 50 km.

For månedsdobbelbilletter bevares det nugældende forhold enkeltbilletspris \times 1,60.

De nævnte forhøjelser beregnes i gennemsnit at give ca. 15 pct.

ad abonnementskort.

Priserne for månedskort og ugekort mellem bestemte stationer forhøjes, således at der opnås en samlet merindtægt på ca. 20 pct. Egentlig burde der ud fra rent kommercielle synspunkter have været foretaget en væsentlig større forhøjelse, og priser for kort af den her omhandlede art for unge mennesker under 18 år, der i dag kun udgør halvdelen af voksenprisen, burde enten have været yderligere forhøjet, f. eks. som på mange omnibusruter til tre fjerdedele af voksenprisen, eller også burde aldersgrænsen for overgang til voksenpris have været sænket. For nærværende har man dog set bort fra at foreslå disse kommercielt begrundede ændringer. Priserne for kort til rejser mellem samtlige stationer forhøjes med 20 pct.

ad banepakker.

Forhøjelserne fremgår af følgende tabel.

	Vægt	Nugældende pris	Ny pris
indtil 5 kg.....		225 øre	300 øre
over 5-10 -		300 -	400 -
— 10-15 -		400 -	500 -
— 15-20 -		500 -	600 -
— 20-25 -		600 -	700 -

ad stykgods.

Taksterne for knudepunktstrafik forhøjes ca. 10 pct. og for ikke-knudepunktstrafik (forbindelser, der kræver omlæsning undervejs) med ca. 22 pct. Under hensyn til trafikens fordeling på knude — hhv. ikke-knudepunktstrafik er merindtægten beregnet til ca. 20 pct.

ad vognladningsgods.

Forhøjelserne agtes stort set gennemført således, at de laveste vægtklasser og den billigste vognladningsklasse forhøjes noget mere end 10 pct. og de højeste vægtklasser og den dyreste vognladningsklasse noget mindre end 10 pct. Herved opnås en merindtægt på ca. 10 pct.

ad biler på overfarterne.

Der påtænkes kun en forhøjelse på gennemsnitlig ca. 10 pct. for cykler, motorecykler og personbiler