

## TRAFIKMINISTERIET

Den 27. september 1991

Finansudvalget har i brev af 13. september 1991 (§ 28 – bilag 30) stillet mig en række spørgsmål vedr. FFL 92 § 28. Hermed følger besvarelse af spørgsmålene 7-13, der alle vedrører § 28.61.01.Statsbanerne:

*Spørgsmål 7:*

»Som anført i anmærkningerne begrænses DSB's ansvar for trafikken i Hovedstadsområdet af, at taksterne for interne rejser i området også fremover fastsættes af HT.

Hvorledes påvirker dette DSB's nettoresultat, og finder ministeren, at ordningen er rimelig?«

*Svar:*

Såfremt HTs bestyrelse fører en takstpolitik, der resulterer i en takstudviking svarende til den, der vil gælde for DSB-trafik uden for Hovedstadsområdet, opstår ikke problemer. Problemer opstår heller ikke i nævneværdig grad, selv om HT-takstforhøjelserne i enkelte år afviger fra DSBs. Blot dette udlignes over en kort årrække.

Derimod vil problemer opstå, såfremt der systematisk er niveauforskel mellem takstudviklingen i og uden for HT-området.

For DSBs vedkommende forudsættes en takstudvikling svarende til omkostningsudviklingen. Herved holdes tilskudsprocenten i ro.

Forestillede man sig HT-takstforhøjelser på et lavere niveau end omkostningsudviklingen, ville dette medføre øget tilskudsbehov til en uændret S-togstrafik – altså en belastning af DSBs nettoresultat.

Til illustration kan nævnes, at en takststigning for DSBs trafik i HT-området på 2 pct. mindre end omkostningsstigningen vil forringe DSBs resultat med op imod 10 mio. kr. trods en lav takst-udviklings gunstige virkning på passagertallet.

Over en årrække vil således opstå mærkbare konsekvenser af forskellig takstpolitik i og uden for HT-området.

Der var for et par år siden systematisk forskel i takstudviklingen i de to områder, men det er min forventning, at dette er et overstået kapitel. Derfor forventer jeg, at den nuværende ordning, som jeg i øvrigt ikke ser fulgode alternativer til, vil fungere rimeligt.

Jeg har dog fundet det rimeligt som budgetbemærkning at pege på et forhold, der kan give anledning til problemer, selv om jeg ikke har aktuelle forventninger herom.

*Spørgsmål 8:*

»For persontrafikkens vedkommende ønskes en analyse af den stedfundne og den forventede udvikling i forskellige dele af landet i antallet af passagerer (til- eller afgang af kunder) ledsaget af fornødne kommentarer.«

*Svar:*

I anmærkningerne til FFL 92, side 1463 er angivet følgende udvikling i antallet af rejser 1986-90:

Millioner jernbanerejser	1986	1987	1988	1989	1990
I hovedstadsområdet .....	110	110	108	109	114
Øvrig indenlandsk trafik .....	31	32	32	30	31
International trafik .....	2	2	2	2	2