

I alt	143	144	141	141	146
-------------	-----	-----	-----	-----	-----

For den del af rejserne, der ovenfor er »øvrig indenlandsk trafik« kan oplyses, at ca. halvdelen finder sted vest for Storebælt, ca. 1/3 øst for Storebælt, men uden for hovedstadsområdet, og ca. 1/6 over Storebælt.

Trafikstigningen fra 1989 til 1990 skete indenfor landsdelene, mens trafikken over Storebælt var uændret.

Der er udsigt til, at trafikvæksten fra 1989 til 1990 trods overgangsvanskeligheder i 1991 med IC3-tog og iværksættelse af ny køreplan for fjern- og regionaltrafik kan fastholdes og endda udbygges en smule i 1991. På Sjælland stagnerer trafikken, mens der for året som helhed forventes en behersket vækst i den øvrige trafik.

A/S Storebæltsforbindelsen har udarbejdet prognoser for bl.a. jernbanetraffikkens udvikling som konsekvens af etablering af faste forbindelser over Bæltet. I prognosen er der taget hensyn til såvel den generelle trafikstigning, omfordelingen af trafikken mellem bil, bus, fly og tog ved åbning af faste forbindelser samt det trafikspring, der forventes som følge af reduceret rejsetid.

Prognosen, der er højere end tidligere prognoser, er DSB i færd med at vurdere nærmere.

Udviklingen i den øvrige trafik vil afhænge betydeligt af mulighederne for at kunne imødekomme de rejsendes forventninger om løbende forbedringer af rejsekomfort og reduktion af rejsetider.

Spørgsmål 9:

»Ligeledes for persontrafikken ønskes oplyst, hvilken betydning de enkelte rabatordninger, herunder pensionistrabatordninger, har for DSB's økonomi.«

Svar:

DSBs takstsystem gælder ikke for interne rejser i hovedstadsområdet, hvor HTs takstsystem anvendes.

Ca. 1/3 af rejserne efter DSBs takstsystem foregår på abonnementskort, hvor rejseprisen er ca. 40 pct. af normalbillettaksten.

For DSBs indtægter er rabattens betydning trods sin størrelse begrænset, idet rabatreduktioner ville medføre bortfald af rejser. Efter de hidtidige erfaringer med virkningen af rabatreguleringer vil DSBs indtægter højst kunne øges nogle få procent ved rabatreduktion. Meget markante rabatreduktioner vil derimod mest sandsynligt betyde faldende indtægter for DSB.

For DSBs omkostninger er rabattens betydning væsentlig større, idet de abonnementskortrejsende i betydelig udstrækning dimensionerer DSBs trafikapparat. Abonnementskortrabatten er således en vægtig årsag til DSBs tilskudsbehov.

Dette udelukker dog ikke, at mindre og differentierede ændringer af abonnementskorttakstsystemet kan bidrage positivt til såvel DSBs som den samlede transportsektors økonomi.

DSBs næstmest anvendte rabat er titursrabatten, der benyttes af ca. 10 pct. af de rejsende uden for hovedstadsområdet. Der er tale om en kommerciel mængderabat, hvis opnåelse kræver forudbetaling for 10 rejser. Ca. 8 pct. af de rejsende anvender andre kommercielle rabatter, først og fremmest grupperabat.

De sociale rabatordninger, som giver brugerne gratis rejser, navnlig værnepligtige og lejrskole-rejserne, belaster ikke DSB indtægtsmæssigt, jf. svaret på spørgsmål 10. Omkostningsmæssigt er rejserne imidlertid en betydelig økonomisk belastning, idet de i høj grad øger eller skaber spidsbelastninger.

Selv om DSB modtager normal betaling for disse rejser fra offentlig myndighed, dækker denne betaling dog næppe omkostningerne.

Til de sociale rabatter, hvortil der er knyttet delvis brugerbetaling – navnlig 65-billetordningen – er betalingen for visse rejsetyper vedkommende afhængig af rejsetidspunktet. Ordningen medfører således både en forøgelse og en vis spredning af rejseantallet, således at ordningen samlet har begrænset virkning for dimensioneringen af DSBs produktionsapparat. Derfor har en 65-billetrejsende med den nuværende ordning samme betydning for DSB's økonomi som en normaltbetalende rejsende.