

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rentning med ca. 4,8 mill. kr., således at det endelige regnskabsmæssige resultat for 1953—54 forbedredes med ca. 15,9 mill. kr. i forhold til det foregående år. Statens tilskud til driften udgjorde, som anført i bemærkningerne, for det nævnte driftsår ca. 66 mill. kr., hvoraf de ca. 46 mill. kr. faldt på afskrivning og forrentning og altså ca. 20 mill. kr. på selve driften.

De første måneder i indeværende finansår viser en stigende tendens for både indtægter og udgifter, men tegn til stagnation i trafikken, således at der for det indeværende år ikke kan regnes med nogen forbedring af væsentlig betydning af driftsresultatet i relation til sidste års resultat.

Uanset den omtalte bedring i statsbanernes regnskab har man imidlertid fundet det betimeligt at stille forslag om forskellige takstændringer, og med hensyn til provenuet af disse har man stilet efter en merindtægt på ca. 20 mill. kr., svarende til dækning af det egentlige driftsunderskud, som det var i 1953—54.

Herved må det tages i betragtning, at enhver takstforhøjelse — og i jo højere grad, jo højere takstniveauet i forvejen er — må påregnes at medføre et tab af transporter og især for tiden, hvor jernbanen er udsat for en meget stærk konkurrence fra andre transportørets side. Et højere skøn over størrelsen af et sådant påregeligt transporttab er det meget vanskeligt at anlægge, idet foruden selve taksternes størrelse tillige kundernes købeevne og de vilkår, hvorunder de konkurrerende transportvirksomheder kan arbejde, influerer stærkt på jernbanernes benyttelse.

Som det nærmere er vist i bemærkningerne, har man anslået de ved dette lovforslag tilsigtede takstændringer til — forudsat at trafikken bevares uforandret — at give ca. 25 mill. kr., hvilket anses for nødvendigt, når nettoresultatet — afvandringen af trafik taget i betragtning — skal stile mod de nævnte 20 mill. kr.

Ved bedømmelsen af, hvorledes takstforhøjelsen bør fordeles på de forskellige slags befordringer, personer, gods m. v., har man søgt at tage hensyn til, hvilken evne de pågældende befordringer har til at bære en forhøjelse med mindst risiko for tab af transport. Herved har man ment, at gods-

befordringen for tiden dårligst kan tåle en forhøjelse, og at indtægten af personbefordringen repræsenterer en så stor del af de samlede indtægter, at det tilsigtede resultat ikke vil kunne opnås, uden at denne befordring bærer en væsentlig del af forhøjelsen. Som det nærmere er specificeret i bemærkningerne til lovforslaget, er ca.  $\frac{3}{4}$  af forhøjelsen forudsat lagt på personbefordringen.

Om de enkelte ændringer skal jeg herefter nærmere sige følgende, idet jeg selvfølgelig er rede til i det udvalg, der formentlig nedsættes til gennemgang af lovforslaget, at forelægge statsbanernes mere detaljerede forslag på de enkelte punkter:

Som det iøvrigt er sagt i bemærkningerne, har statsbanerne og Københavns kommune aftale om ensartede takster, for så vidt angår bybaneområdet i København, og en forhøjelse af statsbanernes takster indenfor dette område forudsætter forhandling mellem bystyret og statsbanerne. Sådanne forhandlinger er indledet, og da Københavns kommune selv arbejder med forslag til takstforhøjelse på sporvejene, er der al mulig udsigt til, at forhøjelse for disse og statsbanerne vil kunne foretages samtidig og senest 1. januar 1955.

Forhøjelsen af taksterne for de mindre banepakker sker i forståelse med postvæsenet. Et hertil sigtende forslag til lov om ændringer i postloven fremsættes samtidig for det høje ting.

Bortset fra bybanebilletterne, hvor forhøjelsen som nævnt vil følge sporvejenes, foreslås billetpriserne forhøjet med ca. 11 pct. Til gengæld er det hensigten at ophæve det hidtil regnede hurtigtogstillæg, der for en enkeltbillet til fællesklassen for tiden udgør 1 kr., 1 kr. 50 øre eller 2 kr. 50 øre alt efter afstanden. Dette vil for adskillige af de afstande, hvorover de rejsende normalt benytter hurtigtog, betyde, at den generelle forhøjelse reduceres eller helt udlignes, nemlig i de forbindelser, hvor 11 pct. af den almindelige billetpris ikke når op på det beløb, som hurtigtogsbilletten nu koster.

For abonnementskort er der foreslået en større forhøjelse, nemlig på 25 pct. Grunden hertil er, at disse priser ikke ved de forskellige takstforhøjelser, der har fundet sted i de senere år, har fulgt med priserne på almindelige billetter; ved forhøjelsen i 1953 blev kortpriserne (bortset fra 8 dages kort)