

## Bemærkninger til kapitel VII:

### Trafikrådets driftsudgifter og driftsindtægter.

#### Bemærkninger til § 21:

##### Balancespørgsmålet.

###### *Til stk. 1.*

###### *Om balancekravet.*

De senere års store og voksende underskud på offentligt drevne trafikmidler har betydet en væsentlig skattemæssig belastning. Fra flere sider i offentligheden er fremsat ønske om, at disse underskud afvikles, og at trafikanterne gennem taksterne selv betaler den kollektive trafiks omkostninger. Dette lovforslag forudsætter i princippet, at man stræber henimod en sådan udvikling, idet dog driftsmæssige og samfundsøkonomiske betragtninger må angive, i hvilken udstrækning en sådan driftsøkonomisk balance er forsvarlig.

For det første kan kravet om økonomisk balance naturligvis ikke stilles til hver trafiklinje eller hvert trafikmiddel for sig. I så fald ville visse kvarterer af byen og omegnen ikke kunne betjenes med kollektiv persontrafik overhovedet, og det ville i det hele være umuligt at arbejde med en helhedstakstplan og -driftsplan.

For det andet ville også et ubetinget krav om balance mellem samtlige driftsindtægter og driftsudgifter, altså rentabilitet i trafikrådets samlede økonomi i hvert fald i en årrække fremover medføre en række alvorlige ulemper. Det må erindres at de økonomiske fordele ved en koordinering som den foreslåede væsentligst er af samfundsøkonomisk art — især med hensyn til en hensigtsmæssig investeringsplanlægning — og de rent driftsøkonomiske fordele for trafikvirksomhederne i retning af bedre kapacitetsudnyttelse og rationaliseringer kan på ingen måde påregnes at ville få et omfang, der kan eliminere de nuværende årlige driftsunderskud af størrelsesordenen 20—30 mill. kr. En meget væsentlig årsag til de store driftsunderskud er således pensionsunderskuddene, som ikke ved driftsrationaliseringer kan fjernes.

Ved en fuldt konsekvent gennemførelse af det snævre rentabilitetskrav måtte der foretages betydelige takstforhøjelser. Dette ville føre til følelige frafald af passagerer, hvilket i øvrigt begrænser virkningen på rentabiliteten — ikke mindst efter at motoriseringen i de seneste år har taget et stærkt opsving, bl. a. i form af knallerter og scootere. Elasticiteten i efterspørgslen efter kollektiv trafik er væsentlig større nu end før 2. verdenskrig, og et

pludseligt spring opad i taksterne kan få store befolkningsgrupper til at forlade de kollektive trafikmidler for i lange tider ikke at vende tilbage, når først de har anskaffet eget motorkøretøj. Storbyens og især citys gadenet vil imidlertid være ude af stand til at opsuge en sådan stærkt forøget individuel trafik, og trafikforholdene ville derfor blive yderst kaotiske — med stærkt stigende ulykkeshyppighed, meget langsomt færdselstempo og en overvæltning af udgifter på andre offentlige myndigheder end trafikrådet, nemlig kommunerne og vejfonden m. v. til nødvendige nye gadeudvidelser, gadeanlæg og parkeringsanlæg, herunder bekostelige ekspropriationer af ejendomme til nedrivning. For det brede publikum ville det formentlig være helt uacceptabelt, om en koordinering tvært imod at skabe forbedring af trafikforholdene skulle betyde væsentligt øgede takster og forringet publikumbetjening i områder hvis trafik i dag ikke kan begrundes ud fra rentabilitetsbetragtninger.

Endelig ville et ubetinget balancekrav få indflydelse på løn- og pensionsvilkår m. v. for personalet ved trafikvirksomhederne. Ved en samfundsøkonomisk opgørelse af udgifterne ved den kollektive trafik — modsat en rent forretningsmæssig — må det tages i betragtning, at de offentlige trafikmidler i stor udstrækning pensionerer deres personale, hvilket konteres på trafikvirksomhedernes udgiftsside, medens ansættelsesforhold efter mere privat-erhvervsøkonomiske retningslinjer uden tilsvarende pensionsrettigheder helt eller delvis vil henvise det personale der afgår på grund af alder til folkepension, hvilket konteres på statens og vedkommende kommuners udgiftskonti. Dertil kommer, at en så stærk stramning af rentabilitetskravet til den offentlige kollektive trafik som er indeholdt i kravet om fuld forrentning, af trafikrådet måtte søges afvættet gennem forringelser af personalets arbejdsvilkår og lønforhold m. v. Over for et konsekvent gennemført balancekrav må man derfor også afveje de sociale fordele som løn- og arbejdsvilkår af en relativt højt standard betyder.

For øvrigt viser erfaringerne fra en lang række storbyer verden over, at man også i andre lande siden den 2. verdenskrig har kæmpet mod stigende kollektive trafikunderskud uden at kunne opfylde et ofte stillet formelt balancekrav. Nogle eksempler herpå — fra Stockholm, London og Hamburg — er gennemgået i bilag 6 til betænkningen.