

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der påregnes herved opnået såvel et mere overskueligt regnskab som personalebesparelser.

Samtlige disse foranstaltninger har i nævnte 4 års periode givet en personalebesparelse på ca. 1 300 mand. At denne personalebesparelse skyldes rationalisering og moderne driftsformer — og ikke trafiknedgang — kan ses deraf, at medens der i 1953-54 blev anvendt 2,97 mand pr. præsteret 100 000 vognakselkilometer, var tallet i 1957-58 nede på 2,73 (i 1938-39 var det på 3,18).

Som nævnt har den besparelse, som således er opnået ved rationalisering og modernisering, ikke været tilstrækkelig til at dække forøgelsen i lønudgifterne, og så er der endda kun tale om lønudgifterne til og med driftsåret 1957-58. Siden da har vi fået lønningsloven af 7. juni 1958, der for statsbanernes vedkommende har medført en lønstigning på gennemsnitlig ca. 10 pct., og nu fra 1. april har januarpristallet medført en forhøjelse af dyrtidstillægget på 2 portioner, svarende til en forøget lønudgift for statsbanerne på ca. 8 mill. kr. årlig. Det vil derfor være umuligt, selv om moderniserings- og rationaliseringsbestrebelseerne fortsættes, alene herigennem at skaffe dækning for de forøgede udgifter. Derfor må en forhøjelse af statsbanernes takster anses for nødvendig.

De sidste almindelige forhøjelser af statsbanernes takster er foretaget i efteråret 1954 for persontaksternes vedkommende og i foråret 1955 for godstaksterne og for overførsel af motorkøretøjer på overfarterne.

I tidsrummet siden disse takstforhøjelser er der sket ikke uvæsentlige stigninger i landets almindelige pris- og lønniveau. Detailpristallet, der for oktober 1954 var 382 points med 1914 som basisår, er således nu for januar 1959 beregnet til 448, d. v. s. en stigning på 66 points eller godt 17 pct.

Alt taget i betragtning må det derfor være rimeligt og naturligt ved en takstforhøjelse at give statsbanerne nogen kompensation for de indtrufne udgiftsstigninger.

De vigtigere af de foreslåede takstforhøjelser er for *personbefordringens* vedkommende en forhøjelse af grundtaksterne for billetter fra 14,7 til 18 øre pr. km på 1. klasse og fra 9,8 til 12 øre pr. km på 2. klasse.

Beregningsmåden for dobbeltbilletter ændres imidlertid således, at disse fremtidig sættes til 1,5 gange enkeltbilletprisen mod nu 1,7 gange, hvorved rabatten på dobbeltbilletter stiger fra 15 pct. til 25 pct. Forholdet mellem enkelt- og dobbeltbilletprisen er som bekendt ikke fastsat i loven, men er efter § 57 som hidtil henvist til nærmere fastsættelse i befordringsreglementet.

De nævnte forhøjelser af grundtaksterne betyder en forhøjelse af enkeltbilletpriserne på godt 20 pct., for dobbeltbilletpriserne på ca. 8 pct.

Som nævnt vil det hidtidige hurtigtogstillæg for befordring med lyntog og ekspres-tog imidlertid bortfalde, og dette bevirker i alle de tilfælde, hvor der hidtil er betalt hurtigtogstillæg, en væsentlig afsvækkelse af forhøjelsen for enkeltbilletter og for dobbeltbilletter endog en lille nedsættelse.

Endvidere foreslås en forhøjelse af abonnementskortpriserne med ca. 15 pct. Det må herved tages i betragtning, at uge- og månedskort til rejser mellem bestemte stationer er særdeles billige i forhold til billetpriserne, og der vil selv med den foreslåede forhøjelse stadig være tale om en rabat på månedskort på i gennemsnit ca. 65 pct. i forhold til billetprisen. Det kan således nævnes, at for driftsåret 1957-58 var den beregnede gennemsnitsindtægt pr. personkm for billetter 8,36 øre på 2. klasse, men for månedskort på 2. klasse kun 3,02 øre, og de foreslåede takstforhøjelser vil kun ændre dette forhold uvæsentligt.

En forhøjelse af prisen for de nævnte strækningskort er særlig påkrævet, fordi antallet af kortrejsende, der tidligere ikke var større, end at de kunne befordres i de forhåndenværende tog, nu er steget så stærkt, at det i mange tilfælde er disse rejsende, som betinger toggangens størrelse.

Rejsegodstaksterne agtes ikke forhøjet; derimod påtænkes nogen forhøjelse af fragten for befordring af cykler.

Taksterne for overførsel af motorkøretøjer på de indenlandske færgeoverfarter agtes forhøjet således, at det samlede, hidtidige provenu forøges med ca. 10 pct., gennemført på den måde, at der for personbiler og busser indføres højere takster ved overførsler i sommertiden (juni-august) ud fra den betragtning, at størrelsen af færgeberedskabet i det væsentlige er betinget af