

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (13/10 76):

Med gyldighed fra den 20. april 1975 indførtes – efter aftale mellem DSB og hovedstadsrådet – et fælles zonetakstsystem for abonnementskort i hele hovedstadsområdet.

Indførelsen af dette abonnementskortsystem imødekom et fra politisk side udtrykt ønske om en forenkling af det hidtidige takstsystem og herunder en formindskelse i antallet af korttyper i forhold til tidligere.

Ugekort indgik ikke i zonetakstsystemet, fordi

– færre end 3 pct. af det totale antal passagerer med abonnementskort i hovedstadsområdet købte ugekort

– ugekort efter 20. april 1975 ville blive mindre attraktive, idet bl. a. passagerer på Københavns bybane ikke længere med fordel kunne købe ugekort, men ville købe de billigere timerabatbilletter

– priserne for ugekort baseret på priserne for de nye månedskort ville medføre en åbenbar forvriddning i forhold til billetpriserne på lange strækninger i hovedstadsområdet, f. eks. Helsingør–København og Roskilde–København

– der for rejser ud over 5 zoner ikke udstedes separate DSB-kort, men kun fælleskort

– HT før den 20. april 1975 ikke havde og efter denne dato ikke ønskede udstedelsen af ugekort.

Disse grunde har fortsat gyldighed, og jeg finder det derfor rigtigt at fastholde beslutningen om bortfald af ugekort i hovedstadsområdet, herunder på Københavns bybane. På baggrund af den kommende forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet og i forbindelse hermed indførelse af et fælles takstsystem også for billetter er det næppe heller det rigtige tidspunkt at foretage ændringer i det bestående takstsystem.

Med hensyn til spørgsmålet om klippekort til nedsat pris har DSB i perioden 27. september 1974–31. maj 1975 gennemført et forsøg med 10-turs klippekort på strækningerne København–Holbæk, København–Nykøbing F., København–Odense og Kolding–Sønderborg.

Der solgtes imidlertid så få kort, at der ikke var kommerciel basis for permanent at indføre sådanne klippekort.

Af *Maisted* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (4/10 76):

45 Ft

»Da DSB anvender urealistiske afskrivninger som beregningsgrundlag for driftsudgifterne, beder jeg ministeren oplyse væksten i de uafskrevne værdier, der på grund af den teknologiske udvikling skal fornyes for skatteyderpenge med stadig større hast.«

(Spm. nr. 24).

#### Begrundelse.

Det er ukendt for befolkningen, at den tekniske udvikling vil kræve voksende skatteyder tilskud, der ikke dækkes af driftsindtægterne, og som vil gøre det umuligt at drive private erhvervsvirksomheder inden for transportsektoren om 5–10 år.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (13/10 76):

De gældende bestemmelser for DSBs afskrivninger er fastsat i henhold til to betænkninger: administrationskommissionens af 1923 og betænkning af 16. februar 1934 af udvalget vedrørende statsbanernes forrentning og afskrivning m. v.

I den første betænkning opstilledes som formål for afskrivningen, at den under forudsætning af stabilt prisniveau skal give midler til fornyelser som følge af slid eller forældelse, medens de mere regnskabsmæssige regler blev fastsat i betænkningen af 16. februar 1934, hvorefter afskrivningen skal fastsættes efter anskaffelsværdier.

Der er således intet om, at afskrivningerne skal skaffe midler til udvidelser af anlæg eller materiel. Midler hertil bevilges DSB på de årlige finanslove ud fra en fastsat anlægsbudgetteringsramme.

I efterfølgende oversigt er der for perioden 1971-72–1980-81 opført DSBs anlægsværdi samt nettotilgang ultimo de enkelte finansår:

	Hele kr. Anlægsværdi ultimo finansåret	Netto tilgang
1971-72 . . . .	3.877.245.954	292.807.064
1972-73 . . . .	4.162.134.782	284.888.828
1973-74 . . . .	4.500.108.007	337.973.225
1974-75 . . . .	5.005.448.209	505.340.202
1975-76 . . . .	5.575.332.819	569.884.610
1976-77 . . . .	6.101.532.819	526.200.000
1977-78 . . . .	6.611.732.819	510.200.000
1978-79 . . . .	7.109.932.819	498.200.000
1979-80 . . . .	7.643.532.819	533.600.000
1980-81 . . . .	8.161.532.819	518.000.000