

Endvidere har nyantaget overenskomstlønnet personale oprettet individuelle godkendte pensionsordninger, som DSB betaler bidrag til.

*Spørgsmål 5:*

Hvad er årsagen til, at der ikke er etableret et samarbejde med Hovedstadens Trafikelskab om brug af pensionistkort fælles for S-togs-nettet og HTs busser, og hvor stor skønnes statsbanernes fortjeneste at ville blive ved et sådant samarbejde?

*Svar:*

Spørgsmålet om et samarbejde mellem DSB og Hovedstadsområdets Trafikelskab, HT, om indførelse af pensionistkort fælles for DSBs S-tog og HTs busser beror på gennemførelsen af det i lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring § 4 omhandlede forslag til en forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet.

Et lovforslag herom er under forberedelse.

Efter dette forslag vil det blive hovedstadsrådet, der træffer bestemmelse om et fælles takstsystem for pensionister til S-baner og busser.

Hvorvidt indførelsen af et sådant system vil medføre en indtægtsnedgang for banedriften, vil helt afhænge af den pris, der måtte blive fastsat af hovedstadsrådet. En eventuel indtægtsnedgang forudsættes båret af rådet.

*Spørgsmål 6:*

I hvilket omfang har pensionister mulighed for at benytte de særlige 65-billetter ved rejse med DSBs og de koncessionerede selskabers busser? Hvorledes vil ministeren bedømme mulighederne for indførelse af en generel 65-ordning for anvendelse af busser?

*Svar:*

Jernbanebilletter, herunder jernbanens 65-billetter, kan benyttes på visse DSB-rutebilture, der erstatter togforbindelser eller supplerer disse. Sådanne ture er anført i jernbaneafsnittet i DSBs køreplan.

På privatudrevne omnibusruter er jernbanens 65-billetter i intet tilfælde gyldige.

Hvor bybusruter drives med omkostningsdækning fra pågældende kommune, er der i visse tilfælde indført særlige kort for pensionister.

I den lokale rutebiltrafik i øvrigt, hvadenten ruterne drives af DSB eller af andre koncessionshavere, findes *ikke* 65-billetter.

Dette skyldes, foruden den omstændighed at en sådan billetudstedelsesmulighed ikke er forudsat i henhold til de af de koncessionsgivende myndigheder udgivne takstregulativer, at en 65-billetordning i den lokale rutebildrift ikke vil kunne etableres på forretningsmæssigt grundlag.

En 65-billetordning ved rutebildriften (DSB ruter og privatudrevne ruter) vil antagelig kunne realiseres, men forudsætningen må være, at indtægtstabene svarende til rabatydelsen dækkes ved en eller anden form for tilskud.

Størrelsen af et sådant tilskud lader sig ikke umiddelbart opgøre, men må skønnes at løbe op i millioner, såfremt ordningen skal gælde rutebilrejser uanset længde. Skal en evt. 65-billetordning ved rutebildriften indføres med samme bestemmelse som ved jernbanedriften, at der skal rejses mindst 30 km, vil ordningen miste væsentligt i værdi, idet rejser med rutebil i almindelighed er ret korte. Det vil naturligvis reducere et evt. tilskud, men ordningen vil blive vanskeligere at administrere og formentlig også virke uforståelig på pensionisterne og forårsage utilfredshed.

NIELS MATTHIASSEN