

E. Det ønskes præciseret, hvilken rationalisering der opnås ved bygningen og indsættelsen af de to nye store færger og skrotningen af de fire ældre færger.

Hvor store forventes driftsbesparelserne at blive?

Hvilke reelle fordele opnås ved indsættelsen af de to nye færger, og hvilken indflydelse vil dette få for planerne om bygningen af Storebæltsbroen?

Hvor lang tid endnu vil de eksisterende fire færger kunne anvendes?

F. Vil takstforhøjelserne få afledede virkninger på reguleringspristallet? I bekræftende fald hvilke?

G. Er der efter ministerens opfattelse balance mellem forslaget om forhøjelse af DSB-taksterne og de af ministeren for skatter og afgifter fremsatte lovforslag om forhøjelse af benzinafgiften m.v.?

Fra *ministeren* er endvidere modtaget sålydende skrivelser i besvarelse af de deri gengivne spørgsmål:

MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 23. august 1977.

Vedlagt fremsender jeg i 40 eksemplarer min besvarelse af de i udvalgets skrivelse af 23. august 1977 (bil. 16.37.) stillede spørgsmål nr. 1-3.

40 eksemplarer af nærværende skrivelse medfølger.

KJELD OLESEN

Til finansudvalget.

Ad spørgsmål 1:

„Er det forhånds aftalt med HT, at forhøjelsen for fælles abonnementskort i hovedstadsområdet skal tillægges DSB fuldt ud?

Hvorned begrundes det, at hele forhøjelsen tillægges DSB?“

Svar:

Indtil 1. april 1978 kan staten alene beslutte forhøjelser af DSBs andel af fællesabonnementskortprisen HT/DSB.

Forhøjelsen på 20 kr. har været forhandlet med hovedstadsrådet. Hovedstadsrådet har ikke ønsket at forhøje sin andel af kortprisen.

Pr. 1. april 1978 tilfalder hele indtægten fra fællesabonnementskortene HT.

Begrundelsen for DSBs ønske er, at der siden fællesabonnementskortets indførelse har været et indtægtstab på billetsalget i hovedstadsområdet på ca. 30 mill. kr. Provenueffekten på årsbasis af den foreslåede 20 kr.-forhøjelse er beregnet til ca. 14 mill. kr., hvoraf DSB opnår provenu for perioden indtil 31. marts 1978.

Ad spørgsmål 2:

„Det bedes oplyst, i hvilken udstrækning henholdsvis hovedstadsområdet og amterne yder tilskud til lokaltrafikken.“

Svar:

Hovedstadsrådets samlede tilskud til dækning af driftsunderskud og investeringsudgifter ved den lokale bustrafik i hovedstadsområdet beløb sig til ca. 207 mill. kr. i perioden 1. april 1976-31. december 1976 (9 måneder).

Hovedstadsrådet ydede endvidere et tilskud på ca. 1 mill. kr. til privatbanerne i området i denne periode.

Amtskommunernes væsentligste tilskud til den lokale kollektive trafik ydes til befordring af gymnasieelever m.v. I 1974-75 ydede samtlige amtskommuner (inkl. amtskommunerne i hovedstadsområdet) et tilskud til dette formål på ca. 40 mill. kr. Beløbet er siden vokset betydeligt — sandsynligvis mere end fordoblet.

Amtskommunerne uden for hovedstadsområdet ydede i 1975-76 et tilskud på ca. 2,5 mill. kr. til privatbanerne.

Herudover ydede amtskommunerne visse mindre tilskud til andre former for lokal trafik (rutebiler og færger).

Uden for hovedstadsområdet ydes det største tilskud til lokaltrafikken af primærkommunerne. Der foreligger imidlertid ingen præcise oplysninger om størrelsen af disse tilskud.