

Til beslutningsforslag nr. B 21. Betænkning afgivet af finansudvalget den 17. februar 1982

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om at trække aktstykkerne nr. 105 og 106 vedrørende takstforhøjelser for DSB og Bornholmstrafikken tilbage fra finansudvalget

Udvalget har behandlet forslaget til folketingsbeslutning og har stillet spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder. Ministerens besvarelse af de stillede spørgsmål er optrykt som bilag til nærværende betænkning.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af socialistisk folkepartis og venstresocialisternes medlemmer) forslaget til folketingsbeslutning til *forkastelse*.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis og venstresocialisternes medlemmer af udvalget) indstiller forslaget til folketingsbeslutning til *vedtagelse uændret*.

Mindretallet beklager samtidig, at forslaget ikke, som foreslået under 1. behandlingen i folketingsalen, er blevet underkastet realitetsbehandling i udvalget om offentlige arbejder.

Palle Simonsen (KF) Gammelgaard (KF) Grove (KF) Svend Erik Hovmand (V)

Bertel Haarder (V) nfm. Glensgård (FP) Mimi Stilling Jakobsen (CD)

Chr. Christensen (KrF) Albetsen (S) Normann Andersen (S) Camre (S)

Helle Degn (S) Henning Jensen (S) fmd. Nørgaard Sørensen (S) Bilgrav-Nielsen (RV)

Ingerlise Koefoed (SF) Steen Folke (VS)

MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 17. februar 1982

Finansudvalget,
Folketinget,
Christiansborg,
1218 København K.

Ved skrivelse af 16. februar 1982 – Bil. 1653 – har udvalget stillet 2 spørgsmål vedrørende aktstykkerne nr. 105 og 106 om takstforhøjelser for DSB og Bornholmstrafikken. Besvarelsen af spørgsmålene følger hermed i 40 eksemplarer.

J. K. HANSEN

Spørgsmål 1

Der ønskes en uddybende redegørelse for de provenuberegninger, der ligger bag ønskerne om forhøjelser.

Svar

I FFL 1982 som ændret ved ÆF er DSBs passagerindtægter ialt budgetteret til 1.073 mio. kr. i 1982, heraf 102 mio. kr. som kompensation fra HR for mindreindtægt på de såkaldte § 4-baner.

I tallene er indregnet et anslået provenu på 136 mio. kr. af en 18 pct. passagertakstforhøjelse pr. 1. februar 1982.

Ved provenuberegningen er der ikke regnet med egentlig passagerafvandring, men der kan måske forventes en vis afmatning i en overgangsperiode i den stigningstakt for passagertrafikken, som er konstateret i de senere år.

Spørgsmål 2

Der udbedes en oversigt over udviklingen i taksterne for de to områder år for år fra 1975 set i relation til udviklingen i henholdsvis reallønnen og DSBs og Bornholmstrafikkens omkostninger iøvrigt.

Ligeledes udbedes for samme periode en oversigt over DSBs og Bornholmstrafikkens produktivitetsudvikling for henholdsvis gods- og passagerbefordring.

1. maj 1975:	Passagerer og personbiler	10,9 pct.
1. juni 1975:	Lastbiler og gods herpå	20,0 pct.
1. oktober 1980:	Samtlige takster	8,5 pct.
1. oktober 1981:	Københavnsruten	
	Passagerer	20,5 pct.
	Personbiler, lastbiler og gods	19,0 pct.
	Ystad-ruten:	
	Passagerer	19,0 pct.

Svar

DSB har siden 1975 gennemført følgende forhøjelser af passagertaksterne:

1. november 1977	+ 5 pct.
29. april 1979	+ 6 pct.
10. august 1980	+ 3 pct.
1. december 1980	+ 15 pct.
31. maj 1981	+ 3 pct.

Om forhøjelsen på 6 pct. den 29. april 1979 må bemærkes, at på denne dato gennemførtes billetfællesskabet mellem DSB og HR vedrørende rejser lokalt i hovedstadsområdet. Dette nødvendiggjorde, at DSB, for den del af en DSB-rejse til og fra hovedstadsområdet, der falder inden for området, måtte indregne de lave HT-takster for rejser på HT-rabatkort. Den meget væsentlige nedsættelse for DSB-rejser til og fra hovedstadsområdet, som blev resultatet heraf, medførte, at der trods den formelle forhøjelse på 6 pct. reelt indtraf en nedsættelse af billetpriserne i gennemsnit for hele landet på ca. 9 pct.

Forhøjelsen 10. august 1980 og 31. maj 1981 var alene tilpasninger af DSBs takster for rejser til og fra hovedstadsområdet til de af HR gennemførte forhøjelser for rejser lokalt i hovedstadsområdet.

For perioden 1975-81 er der herefter kun sket en reel forhøjelse på gennemsnitlig ca. 18 pct. af DSBs passagertakstniveau.

Bornholmstrafikken har siden 1975 gennemført følgende takstforhøjelser:

Til belysning af udviklingen i reallønnen er i nedenstående oversigt på basis af foreliggende oplysninger for perioden 1978-81 sammenstillet indeks for lønudviklingen ved DSB hhv. udviklingen i forbrugerprisindekset.

	1978	1979	1980	1981
Lønindeks	100	108	117	125
Forbrugerprisindeks	100	110	123	138

DSBs hhv. Bornholmstrafikkens driftsudgifter, ekskl. afskrivning og forrentning, har for perioden 1975-81 udviklet sig således:

	1975-76	1976-77	1977-78	1978	1979	1980	1981
DSB, mio. kr.....	2340	2569	2678	2826	3220	3737	4368
Indeks.....	100	110	114	121	138	160	187
BHT, mio. kr.....	48	49	55	60	74	85	107
Indeks.....	100	102	115	125	154	177	223

Om DSBs produktivitetsudvikling fra 1975 skal anføres:

DSBs mangeartede og forbundne produktion gør det umuligt at opstille ét samlet mål for produktiviteten.

Idet produktionen er forbunden (produktterne udnytter samme lokomotiver, færger, infrastruktur m.m.) er det ligeledes ikke muligt at opstille meningsfyldte og entydige mål for produktiviteten i hovedprodukterne gods- og passagerbefordring.

Den i tabel I (ved en sammenstilling af

præsterede arbejdstimer og antal passagerrejser/kørte tonkm i godssektoren) indikerede udvikling for DSBs totale produktivitet kan således ikke præciseres for de enkelte hovedprodukter.

Tabel I.

Indeks for udviklingen i det totale antal præsterede arbejdstimer (excl. overarbejde, sygdom, ferie og arbejdstidsforkortelser), antal passagerrejser og transporteret godsmængde i tonkm i perioden 1975-80.

År	Arbejdstimer	Passagerrejser	Godsmængde i tonkm
1975	100	100	100
1976	99	102	107
1977	97	107	101
1978	96	120	98
1979	97	144	98
1980	97	161	93

Meningsfyldte og velafgrænsede mål for en produktivitetsudvikling kan således kun opstilles for enkelte personalekategorier og områder i DSB. I tabel II er angivet udviklingen i antal rejser pr. ansat til billetkontrol (togpersonale), ligesom udviklingen i antal kørte pladskilometer pr. ansat i samme personalekategori er anført. Men selv en samlet vurdering af disse to produktivitetsmål er ikke uangribelig, idet f.eks. indvendinger om et ændret forhold mellem kort og billetter

kan anføres. I tabel II er ligeledes angivet udviklingen i kørte togkm (lokomotiv plus vogne) sat i relation til antallet af lokomotivførere.

Tabel II

Indeks for udviklingen i præsterede rejser og pladskilometer pr. ansat togpersonale og udviklingen i præsterede togkilometer pr. ansat loko-personale for perioden 1975-80.

År	Rejser pr. ansat togpersonale ¹⁾	Pladskm pr. ansat togpersonale ¹⁾	Togkilometer pr. ansat lokofører ¹⁾
1975	100	100	100
1976	105	95	101
1977	115	102	103

¹⁾ Udvalgenes betænkninger m.m. (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

1978	137	109	104
1979	165	113	102
1980	181	-	101

¹⁾ Antallet af ansatte er omregnet til 1975-norm ved korrektion for arbejdstidsforkortelser og ferie (excl. sygdom og overarbejde).

De i tabel II anførte udviklingstendenser er i sig selv ikke dækkende for den totale udvikling i DSB, men set i sammenhæng med den i tabel I anførte udvikling i præstereede arbejdstimer, antal passagerrejser og tonkilometer i godssektoren, viser de en positiv udvikling i DSBs produktivitet i perioden 1975-80. Denne positive udvikling skal ses i

forlængelse af den gennemførte produktivitetsforøgelse i perioden 1965-75, som havde baggrund i en reduktion af personaleforbruget fra ca. 32.000 til ca. 22.000.

Til belysning af produktivitetsudviklingen ved Bornholmstrafikken kan anføres følgende tal for personaleantal og trafikmængder i 1975 og 1981.

	1975	1981
Personaleantal	434	461
Passagerer (1000)	588	849
Godsmængde (1000 ton)	184	218
Overførte personbiler (1000)	79	116
Overførte lastbiler (1000)	21	30

Med stort set uændret personaleantal er der afviklet en væsentligt stigende trafik.