

## Bet. o. lovf. om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

Til lovforslag nr. L 102. Betænkning afgivet af Udvalget om Offentlige Arbejder den 13. april 1989

## Betænkning

over

### Forslag til lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren og indenrigsministeren, som disse har besvaret skriftligt. Der er endvidere stillet et spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret i samråd.

Udvalget har modtaget mundtlig og/eller skriftlig henvendelse fra:

Amtsrådsforeningen i Danmark,  
 Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalget,  
 Den Konservative gruppe og Venstres gruppe i Hovedstadsrådet,  
 De 3 socialdemokratiske klubber for ansatte i Hovedstadsområdets Trafikselskab,  
 Dragør Kommune, kommunalbestyrelsen,  
 Gladsaxe Kommune,  
 Gråhundbus,  
 Herlev Kommune, kommunalbestyrelsen,  
 Hovedstadsrådet,  
 Kommunernes Landsforening,  
 Københavns Amtsråd,  
 Københavns Magistrat, overborgmesteren,  
 Landsforeningen Danmarks Bilruiter,  
 Privatbanernes Fællesrepræsentation og  
 Trafikfunktionærernes Fagforening, HT's Fællesklub.

Trafikministeren har givet udvalget tilsagn om, at han ved starten af folketingsåret 1989-90 vil fremsætte lovforslag om, at samtlige busser i kollektiv trafik i Danmark ved nyanskaffelse skal være udstyret således, at bevægelseshæmmede med eller uden kørestol kan befordres.

Det er opfattelsen hos et flertal (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets medlem), at i overgangsperioden, indtil alle busser er indrettet som nævnt ovenfor, bør de handicappede ikke stilles ringere end ved de eksisterende ordninger. Arbejdet med at forbedre de handicappedes mulighed for at benytte S-togene fremskyndes og effektiviseres. F.eks. skal der sikres passagerer i kørestol let adgang til en af vognene i en S-togsstamme.

Der er af trafikministeren og af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *mindretal* (Det Konservative Folkepartis, Venstres, Det Radikale Venstres, Centrum-Demokraternes og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med det af ministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) udtaler følgende:

Regeringens forslag til en fremtidig kollektiv trafikordning for hovedstadsområdet opfylder ikke Socialdemokratiets krav og ønsker til en brugervenlig effektiv kollektiv trafik.

De angivne hovedformål om en styrkelse af den kollektive persontrafik, en afbureaukratisering og effektivisering kan vi godt tilslutte os, men det opnås ikke ved den centralisering og privatisering, lovforslaget indebærer. Det er Socialdemokratiets opfattelse

- at den kollektive persontrafik skal udføres af et samlet bus- og S-togsselskab og ikke som foreslået ved en adskillelse mellem bus- og togdrift, således at DSB overtager ansvaret for S-togsdriften,
- at den foreslåede bestyrelsesmodel for HT er udemokratisk med den begrænsede størrelse, der hverken afspejler de politiske forhold i hovedstadsområdet eller giver de enkelte kommuner indflydelse på driften i forhold til deres økonomiske forpligtelse,
- at Trafikministeriets placering som ankeinstans, såfremt der opstår uoverensstemmelse mellem bus- og togadministration, er en uacceptabel centralistisk løsning,
- at der efterlades en usikkerhed om opretholdelse af den generelle særordning for pensionister om natkørsel og telebusser i området,
- at den tvungne licitation for mindst 30 pct. af buskørslen er en privatisering af den offentlige kollektive trafik, vi ikke kan acceptere, dels fordi det er en indgriben i det kommunale selvstyre, og dels fordi vi mener, det vil forringe medarbejdernes arbejdsmiljø, og
- at vi ikke har tillid til, at private vognmænd vil tage samme hensyn til det ydre miljø, som HT hidtil har gjort.

Adskillige henvendelser til udvalget, dels fra medarbejdere og dels fra involverede kommuner og amtskommuner, har bekræftet vore synspunkter.

Regeringsforslaget bærer mere præg af borgerlig ideologi end af praktisk politik, der tilgodeser en demokratisk styreform og en stabil kollektiv offentlig persontrafik, der omfatter ca. 1/3 af Danmarks befolkning, og som tager skyldigt hensyn til det ydre miljø, til sociale forhold og til arbejdsmiljø.

I øvrigt er lovforslaget fremsat uden forhandling med de berørte parter, hvilket er utilfredsstillende for os. Mindretallet indstiller derfor lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *tredje mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke støtte lovforslaget. Det indebærer ingen forbedringer af den kollektive trafik. Hverken den foreslåede sam-

mensætning af bestyrelsen eller privatiseringen har fået nogen rationel begrundelse.

Lovforslaget er da også blevet til og gennemføres hen over hovedet på de berørte kommuner. Heller ikke S-togenes overførsel til staten er betryggende. De bebudede nødvendige merbevillinger til DSB og især til S-togene er det vanskeligt at fæste lid til.

Mindretallet indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men vil undlade at stemme for ministerens ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) har stillet ændringsforslag nr. 1 og vil i øvrigt redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 3. behandling.

### Ændringsforslag

#### Til § 3

Af et *mindretal* (FP):

1) I *stk. 2* ændres »30 pct.« til: »50 pct.«, og »tillader andet« ændres til: »tillader en højere privat andel«.

#### Til § 14

Af *trafikministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (KF, V, RV, CD og KRF):

2) Efter *stk. 1* indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 2*. Uanset *stk. 1* udfører DSB fra 1. juni 1989 inden for et beløb på 1.018 mio. kr. uden forudgående forhandling med Hovedstadsrådet drift og anlæg for de statsbanestrækninger, der er nævnt i § 1, *stk. 1*, i lov nr. 270 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Hovedstadsrådet dækker i 1989 drifts- og anlægsgudifterne herved med det nævnte beløb.«

*Stk. 2* bliver herefter *stk. 3*.

### Bemærkninger

#### Til nr. 1

Ændringsforslaget sikrer en bedre og billigere kollektiv trafik, idet de private busvirksom-

heder opnår en større andel af kørslen. Fremskridtspartiet så helst, at busdriften i HT-området udelukkende blev udført af private, men under de givne politiske vilkår anses det for umuligt at få gennemført så afgørende ændringer, hvorfor Fremskridtspartiet foreløbig nøjes med at foreslå 50 pct.

Ændringsforslaget skal også ses i sammenhæng med den demonstrationspolitik, Hovedstadsrådet har ført mod ministerens lovforslag, og som bl.a. har resulteret i en opsigelse af alle aftaler med private busselskaber pr. 1. april 1990. Dette vil være ensbetydende med, at de ruter, der drives af busselskaber, der leverer den billigste kørsel, først bliver udbudt i licitation, medens den dyrere HT-kørsel fortsætter. Efter Fremskridtspartiets opfattelse burde man naturligvis begynde med at udbyde de dyreste ruter først.

#### Til nr. 2

DSB's budgetforslag for § 1-banerne, S-banerne og dieselbanerne Hillerød-Helsingør og Ballerup-Frederikssund for 1989 androg 1.100 mio. kr., men blev ved Hovedstadsrådets budgetvedtagelse for 1989 fastsat til 1.033 mio. kr. bestående af et anlægsbudget på 251 mio. kr. og et driftsbudget på 782 mio. kr.

Ændringer i forudsætningerne for Hovedstadsrådets budget for såvel baner som busser medfører nu et samlet merfinansieringsbehov for hovedstadstrafikken på 103 mio. kr.

60 mio. kr. heraf skyldes fald i passagerindtægter som følge af svigtende passagertilgang, medens alene 15 mio. kr. skyldes merudgifter for § 1-banerne, stigning i elpriser på 14 mio. kr. og 1 mio. kr. for arbejdsmiljøforanstaltninger. De sidste 28 mio. kr. skyldes øgede drifts- og anlægsgudgifter for HT.

Af beløbet på de 103 mio. kr. har Hovedstadsrådet foreslået, at 66 mio. kr. tages fra DSB's budget, medens det resterende beløb bl.a. skaffes ved reduktion af HT's anlægsbudget og ved salg af arealer.

DSB har over for kravet om besparelsen på 66 mio. kr. tilbudt en besparelse på 30 mio. kr. på anlægsbudgettet. Heri er inkluderet de 15

mio. kr., som jf. ovenfor vedrører stigende S-togsgudgifter.

Hovedstadsrådet modtager i kompensation fra staten i 1989 til anlæg på § 1-banerne 286 mio. kr. og 284 mio. kr. til drift eller 570 mio. kr.

Det forekommer urimeligt, at besparelser ud over de af DSB tilbudte 30 mio. kr. tages på § 1-banernes budget.

Besparelserne vil for DSB's vedkommende kun kunne ske på anlægsbudgettet, hvilket vil få følger for staten i form af øget belastning af DSB's anlægsbudgetter for de kommende år, fordi § 1-banerne efter lovforslaget pr. 1. januar 1990 foreslås tilbageført staten. Hertil kommer de personalemæssige konsekvenser for DSB allerede i indeværende år.

Det vil derfor være naturligt for at undgå besparelser ud over de 30 mio. kr. i den resterende del af 1989, at der i loven fastsættes det beløb, Hovedstadsrådet og dermed subsidiært de 5 (amts)kommuner skal betale for § 1-banerne.

Endvidere gives der i overensstemmelse hermed DSB beføjelse til at gennemføre den drift og de anlæg, der er forudsat udført i henhold til det af Hovedstadsrådet vedtagne budget for 1989. Udførelsen af driften og gennemførelsen af anlæggene vil efter ændringsforslaget alene påhvile DSB uden forelæggelse for Hovedstadsrådet.

Det forudsættes herved, at statskompensationen som hidtil udbetales til Hovedstadsrådet, men at der i givet fald kan ske modregning heri med henblik på opfyldelse af den ovennævnte betaling.

De 1.018 mio. kr. fremkommer således:

Drifts- og anlægsbudget 1.033 mio. kr. vedtaget af Hovedstadsrådet plus 15 mio. kr., større S-togsgudgifter end budgetteret, jf. ovenfor, plus besparelse ved DSB 30 mio. kr. = 1.018 mio. kr.

Da 1977-loven ophører med årets udgang, vil det ved denne lov etablerede takstfællesskab mellem tog og busser i hovedstadsområdet fortsætte.

Hovedstadsrådets betaling vedrørende de i 1977-lovens § 4 nævnte baner sker som hidtil året ud.

Da ansvaret for § 1-banerne ved lovforslaget tilbageføres til staten den 1. januar 1990, bortfalder den nuværende statslige kompensation, og beløbet overføres derfor fra indenrigsministerens til trafikministerens totalramme. Selv om Hovedstadsrådet ikke i alle årene har an-

vendt og heller ikke i 1989 anvender den fulde anlægskompensation til baneinvesteringer, forudsættes det, at tilbageførslen af anlægskompensationen efter sit indhold er byrdefordelingsmæssigt neutral.

*Ikast (KF) Aagaard (KF) Helge Adam Møller (KF) Svend Heiselberg (V)*

*Helge Sander (V) Dohrmann (FP) Larsen-Ledet (RV) nfm. Arne Melchior (CD)*

*Inger Stilling Pedersen (KRF) J. K. Hansen (S) fmd. Tove Lindbo Larsen (S)*

*Helge Mortensen (S) Jimmy Stahr (S) Stavad (S) Søgaard (S) Tommy Dinesen (SF)*

*Ole Henriksen (SF)*