

Af interne styringsmæssige årsager er løn og øvrige omkostninger vedrørende personale, der i forbindelse med rationaliseringer og strukturændringer m. v. for kortere eller længere tid vil være overtalligt – fritstillede – fra og med dette finanslovsforslag samlet på internt formål »Personaleadministration«.

Det drejer sig om 20.800.000 kr. (15.600.000 kr. i overgangsåret).

Spørgsmål 3.

»Arbejdes der andre steder i landet med planer om oprettelse af lignende ordninger som Hovedstadens Trafikselskab? I bekræftende fald ønskes oplyst, hvor og på hvilke vilkår sådanne ordninger tænkes etableret.«

Svar:

Efter forslag til lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet (rammelovforslaget), som regeringen genfremsatte i oktober 1977, skal hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet i samarbejde med kommunalbestyrelserne udarbejde en plan for den lokale og regionale trafik med rutebiler og tog i amtskommunen. Samtidig åbner lovforslaget mulighed for, at amtsrådet og kommunalbestyrelserne i et antal kommuner, der omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, kan træffe beslutning om oprettelse af en fælleskommunal trafikvirksomhed, der skal omfatte hele amtskommunen.

De fælleskommunale trafikvirksomheder, rammelovforslaget åbner mulighed for at oprette uden for hovedstadsområdet, kan imidlertid ikke umiddelbart kaldes HT-lignende!

For det første lægges det efter lovforslaget op til de lokale myndigheder selv at træffe beslutning om, hvorledes en fælleskommunal trafikvirksomhed i givet fald skal organiseres. – F. eks. vil det komme til at bero på en lokal afgørelse, om virksomheden selv skal udføre kørslen, eller om virksomheden skal være et administrationsselskab, der alene fastsætter takster og køreplaner for kontraktsansatte rutebilvirksomheder. Ligeledes kan en række mellemformer komme på tale.

Dernæst får de lokale myndigheder uden for hovedstadsområdet efter rammelovforslaget ikke på samme måde som Hovedstadsrådet nogen direkte beslutningsmyndighed – og heller ikke noget direkte økonomisk ansvar – med hensyn til banernes lokaltrafik. – I det omfang, hensynet til fjerntrafikken tillader det, får de lokale myndigheder i resten af landet dog mulighed for – mod økonomisk kompensation – at øve indflydelse på kørslens omfang, køreplaner og takster for den lokale banetrafik. Der kan således blive tale om ordninger svarende til den, der gælder i hovedstadsområdet for så vidt angår de såkaldte § 4-baner, d.v.s. banestrækninger, hvor der ikke alene kører lokaltog, men også tog ud af området. Som det gælder for § 4-banerne i hovedstadsområdet, bliver der ved eventuelle lignende ordninger andre steder i landet ikke tale om nogen nettopåvirkning af DSBs regnskabsresultater.

Bl. a. som følge af rammelovforslaget, der blev fremsat første gang i foråret 1976, arbejdes der mange steder i landet med nyordninger for den kollektive persontrafik. – I Sønderjyllands amtskommune har man således allerede pr. 1. august i år indført et fælles takst- og billetteringssystem for hovedparten af rutebilerne i området. Banerne er derimod ikke omfattet af systemet, der i øvrigt er tilrettelagt således, at de hidtidige rutebilvirksomheder kører på kontrakt med amtskommunen og kommunerne. Også i Vejle amtskommune er man langt fremme i overvejelserne om en nyordning for rutebiltrafikken.

Spørgsmål 4.

Under henvisning til den drastiske nedskæring af personalet på DSBs centralværksteder ønskes en nærmere redegørelse for den stedfundne og stedfindende udvikling med belysning af de personalemæssige problemer, der er forbundet med nedskæringerne.

Svar:

Som følge af de pålagte rammebesparelser for finansåret 1977-78 og følgende finansår har det været nødvendigt ud over den løbende rationalisering at foretage en række aktivitetsbegrænsninger, herunder indskrænkninger i toggangen og i antallet af vogne i de enkelte tog.