

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

slaget for 1984 viste imidlertid, at der ikke var tilstrækkelig trafik til at dække omkostningerne ved en så betydelig trafikudvidelse. I denne forbindelse kan det nævnes, at togene på Østbanen kun har en belægning, der svarer til ca. 1/3 af belægningen på de øvrige sjællandske privatbaner.

Med henblik på at søge Østbanens regnskabs- og driftsforhold normaliseret i forhold til de øvrige 12 privatbaner nedsatte jeg i januar 1984 en arbejdsgruppe med repræsentanter for ministeriet, banens bestyrelse og administration, andre privatbaner og de regionale trafikselskaber, HT og STS, som også har været utilfredse med visse forhold ved Østbanen.

Denne arbejdsgruppe har afgivet en enig indstilling om, hvorledes de besparelser, som jeg har måttet pålægge Østbanen, kan udmøntes. Jeg har tiltrådt arbejdsgruppens indstilling, bl.a. om at reducere køreplanen i forhold til oplægget i banens budgetforslag for 1984.

Køreplanreduktionen har følgende konsekvenser for trafikbetjeningen og beskæftigelsen ved Østbanen:

**Trafikbetjeningen:** Køreplanreduktionen er væsentligst gennemført uden for spidsbelastningsperioden, dvs. aften, lørdage efter kl. 12.00 og søn- og helligdage, mens der fortsat i spidsbelastningsperioden er tog mindst hver time – over delstrækninger og i myldretider endog hver halve time. Køreplanreduktionen vil således ikke genere væsentligt i bolig-arbejdssted-trafikken eller ved befordring til og fra uddannelsesinstitutioner. Det er min bestemte opfattelse, at Østbanens køreplan med disse reduktioner er tilstrækkelig til den trafik, som banens opland genererer.

**Beskæftigelsen:** Der er ikke foretaget afskedigelser af tjenestemandsansatte personale i forbindelse med køreplanreduktionen, idet overtalligt lokomotivførerpersonale er overført til en påkrævet forbedring af billetteringstjeneste i banens tog. Imidlertid har det været påkrævet at afskedige 4 overenskomstansatte billettører.

Uden sammenhæng med den nævnte køreplanreduktion må banen foretage en række yderligere rationaliseringer, som vil medføre afskedigelse af 12 deltidsansatte og 3 heltidsansatte – dette har været påkrævet for at opnå besparelser af det omfang, som jeg har måttet pålægge banen. Jeg beklager meget, at

besparelserne får disse personalemæssige konsekvenser. Dette kan imidlertid ikke undgås, idet lønudgifter ved en servicevirksomhed som Østbanen udgør ca. 65 pct. af banens samlede udgifter.

**Spm. nr. S 286**

Til *ministeren for offentlige arbejder* (15/3 84) af:

**Pia Kjærsgaard (FP):**

»Vil ministeren oplyse, hvor meget det koster, at HT har kontrollører til at foretage ekstra kontrol med passagerernes gyldige rejsehjemmel i HTs busser?«

**Begrundelse**

Spørgeren ønsker belyst det økonomiske aspekt i at have ekstra kontrol i HTs busser. Ved indstigningen stempler man billet eller viser gyldigt kort eller billet til buschaufføren. Alligevel har HT kontrollører til at kontrollere billetter og kort.

*Svar* (27/3 84):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

Jeg har fra HT indhentet følgende udtalelse, hvortil jeg skal henvise:

»HTs kontroljeneste omfattede i 1983 30 ansatte; udgiften hertil androg ca. 5 mill. kr., der afholdes over hovedstadsrådets budget.

Kontrollen gennemføres stikprøvevis på 1460 busser og 80 privatbanetog.

Der kontrolleres på årsbasis ca. 1 pct. (i 1983 3,3 mill.) af det samlede antal passagerer.

Det er korrekt, at der ved påstigning på HT-busser og privatbanetog sker kontrol af rejsehjemmel. Men det har vist sig nødvendigt at supplere denne kontrol med stikprøvevis kontrol undervejs, fordi nogle passagerer kører længere, end den ved påstigningen kontrollerede rejsehjemmel giver ret til.«

**Spm. nr. S 305**

Til *indenrigsministeren* (16/3 84) af:

**Lenger (VS):**

»Hvis spørgsmål nr. S 304 må besvares bekræftende, finder ministeren da, at de eksisterende kontrolfunktioner vedrørende etiske