

- 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-