

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.