

[Ernst B. Schmidt]

**Begrundelse**

Ifølge pressen foretrækker HT et busselskab fra Sverige, selv om der er afgivet tilbud på al kørsel i hovedstadsområdet fra danske entreprenører. Det udenlandske firma har egen dækfabrik, ligesom det vil købe nye busser i Sverige, hvorved f.eks. DAB i Silkeborg vil miste arbejdspladser.

*Svar (10/1 90):***Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I medfør af § 3 i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik skal Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) foretage offentligt udbud af buskørslen, således at den del af den samlede kørsel, der udføres af andre på grundlag af udbud, efter 1. april 1990, 1. april 1992 og 1. april 1994 altid mindst skal udgøre henholdsvis 15, 30 og 45 pct. Selskabet er frit stillet med hensyn til udformningen af udbud og afgør alene, hvilke af de indkomne tilbud der skal antages.

Formålet med bestemmelsen er gennem konkurrence mellem private busvirksomheder at mindske selskabets omkostninger og dermed opnå en mere økonomisk og effektiv drift.

HT har allerede foretaget offentligt udbud af ca. 20 pct. af den samlede kørsel, der fra 1. april 1990 skal udføres af private busselskaber. Der er indgået aftaler med danske busvirksomheder om mere end halvdelen af denne kørsel, og selskabet overvejer for tiden en række tilbud vedrørende den resterende del af kørslen.

**Spm. nr. S 329**

Til trafikministeren (29/12 89) af:

**Connie Hedegaard (KF):**

»Hvilke planer har ministeren for udvikling af infrastrukturen i hovedstaden, herunder i særlig grad udviklingen af det kollektive trafiksystem?«

**Begrundelse**

Hvis København skal have en chance for at blive et kraftcenter i Skandinavien og den europæiske nordregion, haster det med en udbygning af infrastrukturen, bl.a. således at trafikforbindelserne til og fra Københavns Lufthavn forbedres.

Overalt i Europa sker der i disse år en større og større sammenkobling mellem luft- og togtrafikken, hvorfor det forekommer afgørende for lufthavnens fremtid, at Danmark følger med.

I årevis har en tunnel- eller bybaneløsning mellem Amager og det øvrige København været diskuteret uden resultater. Da det ifølge DSB's investeringsplaner synes at ville tage lang tid, inden der bliver plads til så stor en investering i hovedstadsområdet, ville en mulighed være at overveje tilbudet om en privatfinansieret privatbane fra lufthavnen ind over centrum og eventuelt videre til Frederiksberg.

Amagers 130.000 indbyggere har i dag kun busser som kollektivt befordringsmiddel, hvilket gør den kollektive trafik til et mindre attraktivt alternativ til bilen, end den ville være, såfremt der var en by- eller magnetbane med forbindelse til f.eks. en S-togsstation.

*Svar (11/1 90):***Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg kan indledningsvis helt tilslutte mig spørgsmålets begrundelse for at søge bedre trafikforhold opnået i det centrale København samt til og fra Amager, herunder Kastrup Lufthavn.

Det er min klare fornemmelse, at der kan skabes bred politisk opbakning om ønsket om forbedringer for den kollektive trafik i København såvel i form af styrkelse af den eksisterende trafik som en egentlig udbygning med nye linier.

Også i den transporthandlingsplan for miljø og udvikling, der er under udarbejdelse med udgangspunkt i Brundtlandrapporten, vil forbedrede kollektive trafikforhold i København være et meget betydningsfuldt element.

Staten står i øjeblikket over for meget store investeringer i den kollektive trafik i tilknytning til den faste Storebæltsforbindelse. Men i det samlede behov for trafikinvesteringer har Københavnsregionen også høj prioritet.

Regeringen er fortsat interesseret i en fast Øresundsforbindelse. En sådan forbindelse mellem København og Malmø vil give banebetjening af Københavns Lufthavn og dele af Amager.

Jeg er også positiv over for at se nærmere på de muligheder, en magnetbane kan frembyde.