

[Trafik- og kommunikationsministeren]

1983:	573 mio. kr.
1984:	566 mio. kr.
1985:	543 mio. kr.
1986:	528 mio. kr.
1987:	539 mio. kr.
1988:	526 mio. kr.

Spm. nr. S 4

Til trafik- og kommunikationsministeren (3/6 88) af:

Jytte Andersen (S):

»Vil ministeren vurdere og kommentere de trafik-, miljø-, social- og beskæftigelsesmæssige konsekvenser, såfremt HT's budgetunderskud på 258 mio. kr. for 1989 skal tilvejebringes igennem de af HT påtænkte driftstilpasninger?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spm. nr. S 3.

Svar (16/6 88):

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Hovedstadsrådet har over for mig oplyst følgende:

»Vedrørende de trafikmæssige konsekvenser af de driftstilpasninger, der indgår i budgetforslag 1989, kan det oplyses:

Pr. 28.5.1989 tages en ny S-togskøreplan i brug, hvori blandt andet indgår elektrificering af strækningen Ballerup-Frederikssund.

Den nye S-togskøreplan medfører, at kørselsmængden målt i togkilometer på S-banen forøges med 18 pct. pr. år.

I 1989 opnås kun en del af denne stigning, således at togdriften under ét i 1989 forøges med knap 6 pct.

I løbet af 1989 iværksættes en række tilpasninger af busdriften, således at den samlede virkning i 1989 bliver en reduktion på godt 6 pct. af busdriften.

Disse driftstilpasninger er opstillet ud fra et eller flere af nedenstående principper:

- Rationaliseringer, der ikke berører publikum.
- Bedre koordinering af bustrafikken i forhold til togene, således at der i så stor udstrækning som muligt opnås bedre korre-

spondancer mellem bus og tog. Dette princip indebærer desuden, at buslinier, der er parallelltløbende med banestrækninger, kan nedlægges.

- På buslinier, der kører med korte intervaller - typisk i byområder - forlænges intervallerne, hvor dette er kapacitetsmæssigt forsvarligt.
- I aften- og weekendtimerne, der almindeligvis har lave passagertal, indstilles driften helt, hvis der samme sted eller i nærheden er alternative linier. Denne kategori af driftstilpasninger gennemføres under hensyntagen til ønsket om bevarelse af korrespondancer mellem tilbageværende buslinier for at sikre kortest mulige skiftetider mellem disse.
- Driftstilpasningerne gennemføres på en sådan måde, at der - så vidt muligt - er ens trafikudbud i regionen, vurderet ud fra en geografisk og en kapacitetsmæssig synsvinkel.
- Bolig-arbejdssted-trafikken er så vidt muligt søgt opretholdt.

Vedrørende de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af budgetforslag 1989 kan det oplyses:

I budgetforslaget indgår både rationaliseringsforanstaltninger og driftsreduktioner.

Rationaliseringsforanstaltningerne medfører, at personalebehovet nedsættes med 25 chauffører og 70 på værkstederne.

Driftstilpasningerne medfører, at personalebehovet nedsættes med yderligere 425 chauffører og 30 på værkstederne.

Da tilpasningen skal foretages i forbindelse med naturlig afgang, vil disse tilpasninger på værkstedssiden dog ikke kunne foretages fuldt ud i 1989.

For så vidt angår chaufførstillingerne bliver der hos HT med den følgende personaleomsætning næppe problemer med at gennemføre tilpasningerne ved naturlig afgang.

Indtil videre regnes med, at de personalemæssige tilpasninger omfatter ca. 550 HT-stillinger, heraf ca. 450 chauffører fordelt med ca. 420 HT-chauffører (11 pct. af styrken) og 30 entreprenørchauffører (6 pct. af styrken). De resterende ca. 100 stillinger vedrører fortrinsvis personale på værkstederne (16 pct. af styrken). Arbejdstidsforkortelsen pr. 1.9.1988 m.v. betyder dog et skønnet merbehov på ca. 85 chauffører, hvorved det berørte antal stillinger reduceres til godt 450.«